



Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115486631>

CA1
FN
E 77

ESTIMATES



Government
Publications

160

Transport Canada

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

As part of its ongoing efforts to streamline reporting requirements, the Treasury Board of Canada Secretariat has requested that Transport Canada and ten other departments explore alternative reporting structures to this year's *Report on Plans and Priorities*. It has, therefore, exempted the department from the usual guidelines for the preparation of this report.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>

Catalogue No. BT31-2/2001-III-48

ISBN 0-660-61178-3

Transport Canada

2000-2001 Estimates

**A Report on
Plans and Priorities**

Approved



Minister of Transport

Table of Contents

Executive Summary	4
1.0 Messages	5
1.1 Minister's Message	5
1.2 Management Representation Statement.....	6
2.0 Departmental Overview	7
2.1 Vision, Mission and Mandate	7
2.2 Roles and Responsibilities	7
2.3 Departmental Objectives	10
2.4 Factors Influencing the Department.....	11
2.5 Departmental Planned Spending	13
2.6 Key Results Commitments and Planned Results	14
2.6.1 <i>Chart of Key Results Commitments (KRC)</i>	14
2.6.2 <i>Business Line Contribution to Key Results Commitments</i>	15
2.6.3 <i>Reporting on Results – A Performance Framework</i>	16
3.0 Plans, Results and Resources	17
3.1 Policy Business Line.....	17
3.2 Programs and Divestiture Business Line	23
3.3 Safety and Security Business Line	31
3.4 Departmental Administration Business Line.....	41
4.0 Horizontal Initiatives.....	45
4.1 Major Legislative and Regulatory Initiatives.....	45
4.2 Sustainable Development Strategy.....	50
4.3 Modernization of Comptrollership	53
4.4 Evaluating the Department's Contributions	54
4.5 Communications	54
5.0 Financial Information.....	56
6.0 Other Information	62
6.1 Statutes Administered by the Minister of Transport.....	62
6.2 Who to Contact.....	64
6.3 Other Departmental Publications.....	68
Index	69

The following symbols are used in this report:



Further information on this subject is available on the indicated page.



Further information on this subject is available in another document.

List of Tables

Table 1 – Spending Authorities	56
Table 2 – Summary of Capital Spending by Business Line	57
Table 3 – Summary of Transfer Payments	58
Table 4 – Source of Respendable and Non-respendable Revenue	59
Table 5 – Net Cost of Program for the Estimates Year	61
Table 6 – Loans, Investments and Advances	61

Executive Summary

Over the coming years, Transport Canada will continue to work toward a more modern and efficient transportation system. The department's vision is to ensure the best possible transportation system for Canada and Canadians — and it cannot do this alone. Our co-delivery partners and stakeholders are discussed throughout this report because of the essential role they play in our future success. There are many factors that influence and challenge the department in its delivery of results (see Section 2.4), and we are constantly striving to show leadership and innovation in responding to these issues.

Listed below are some of the initiatives being undertaken to meet the department's key results commitments (see Chart of Key Results Commitments on p. 14). These initiatives, and many more, are further detailed within this report, together with their associated planned results. It is important to note that Transport Canada is reporting its planned performance based on three distinct levels of results; this performance framework is explained on p. 16.

A SAFE AND SECURE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM

- ☐ Amend the *Canada Shipping Act*, the *Motor Vehicle Safety Act*, and the *Motor Vehicle Transport Act*, as well as other regulatory amendments (see Section 4.1 starting on p. 45).
- ☐ Develop and introduce a proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act (see Section 4.1 starting on p. 45).
- ☐ Road Safety Vision 2001 (see p. 38).
- ☐ Rail Safety Direction 2006 (see p. 38).
- ☐ Flight 2005 — A Civil Aviation Safety Framework for Canada (see p. 39).

A COMPETITIVE, EFFICIENT AND EFFECTIVE TRANSPORTATION SYSTEM

- ☐ Review the *Canada Transportation Act* (see p. 18).
- ☐ Develop an Intelligent Transportation System plan for Canada (see p. 19).
- ☐ Continue divesting airports (see p. 24) and ports (see p. 26).
- ☐ Develop and introduce new legislation dealing with airline restructuring, grain transportation and marine liability (see Section 4.1 starting on p. 45).

STEWARDSHIP AND ENVIRONMENTAL AWARENESS

- ☐ Advance sustainable transportation in Canada (see p. 28).
- ☐ Implement Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS) (see Section 4.2 starting on p. 50).
- ☐ Implement an environmental management system for departmental operations (see SDS Challenge 2).

1.0 Messages

1.1 Minister's Message

I am pleased to present Transport Canada's *2000-2001 Report on Plans and Priorities*, which outlines the department's direction over the next three fiscal years.

Transport Canada oversees the safety and efficiency of Canada's transportation system through the development and administration of policies, regulations and services. As regulator and policy-maker, it is our goal to create a modern transportation infrastructure — one that meets our safety, economic and environmental goals. We are striving to achieve these goals while decreasing the tax burden on Canadians and maintaining the emphasis on our top priority — the safety of the nation's transportation system.

For Canada to maintain its high standard of living, and a quality of life that is consistently ranked as the best in the world, we must build our economy on high levels of productivity, and make the most of new technology, advanced skills, and global opportunities. The transportation sector plays a vital role in this regard. It touches the lives of all Canadians and keeps our economy strong.

Today's transportation system is more than simply asphalt, concrete and steel; it also includes data, ideas and knowledge, and requires technology, skills and connectivity. These are areas in which Transport Canada can and will make major contributions in the years to come. We will continue to work with our partners in the provinces, the private sector, and the research community to deliver a transportation system that is the best in the world, and is at the forefront of global technology. Innovation, skills and knowledge will be applied to bring people together on one of the world's largest land masses, to help produce goods competitively and deliver them efficiently.

I trust that you will find this report informative and helpful in understanding Transport Canada's contribution to a transportation system that is safe, efficient, affordable, integrated and environmentally friendly.



The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport



1.2 Management Representation Statement

MANAGEMENT REPRESENTATION **Report on Plans and Priorities 2000-2001**

I submit, for tabling in Parliament, the *2000-2001 Report on Plans and Priorities* for

TRANSPORT CANADA

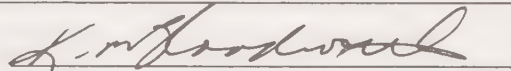
To the best of my knowledge, the information:

1. accurately portrays the department's mandate, priorities, strategies and planned results;
2. is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities* (RPP);
3. is comprehensive and accurate; and
4. is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the production of this RPP.

The Planning and Reporting Accountability Structure (PRAS) on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Signed:



Name:

Margaret Bloodworth

Title:

Deputy Minister

Date:

MAR 7 - 2000

2.0 Departmental Overview

2.1 Vision, Mission and Mandate

Our Vision

THE BEST POSSIBLE TRANSPORTATION FOR CANADA AND CANADIANS

Our Mission

TO DEVELOP AND ADMINISTER POLICIES, REGULATIONS AND SERVICES
FOR THE BEST POSSIBLE TRANSPORTATION SYSTEM

Our Mandate

Transport Canada is the federal department responsible for most of the transportation policies, programs and goals set by the government to ensure the safety, efficiency and accessibility of the national transportation system. Moreover, the jurisdictional framework in Canada is such that all levels of government have some responsibility in the country's transportation system.

Transport Canada delivers its programs under numerous legislative and constitutional authorities. (See Section 6.1 for a list of statutes administered by the Minister of Transport.) The department's mandate, however, is accurately reflected in the department's mission statement, as noted above.

The department no longer operates and finances major elements of the transportation infrastructure. Most of its operations are being divested or leased, except those that serve remote areas or are required to honour constitutional obligations.

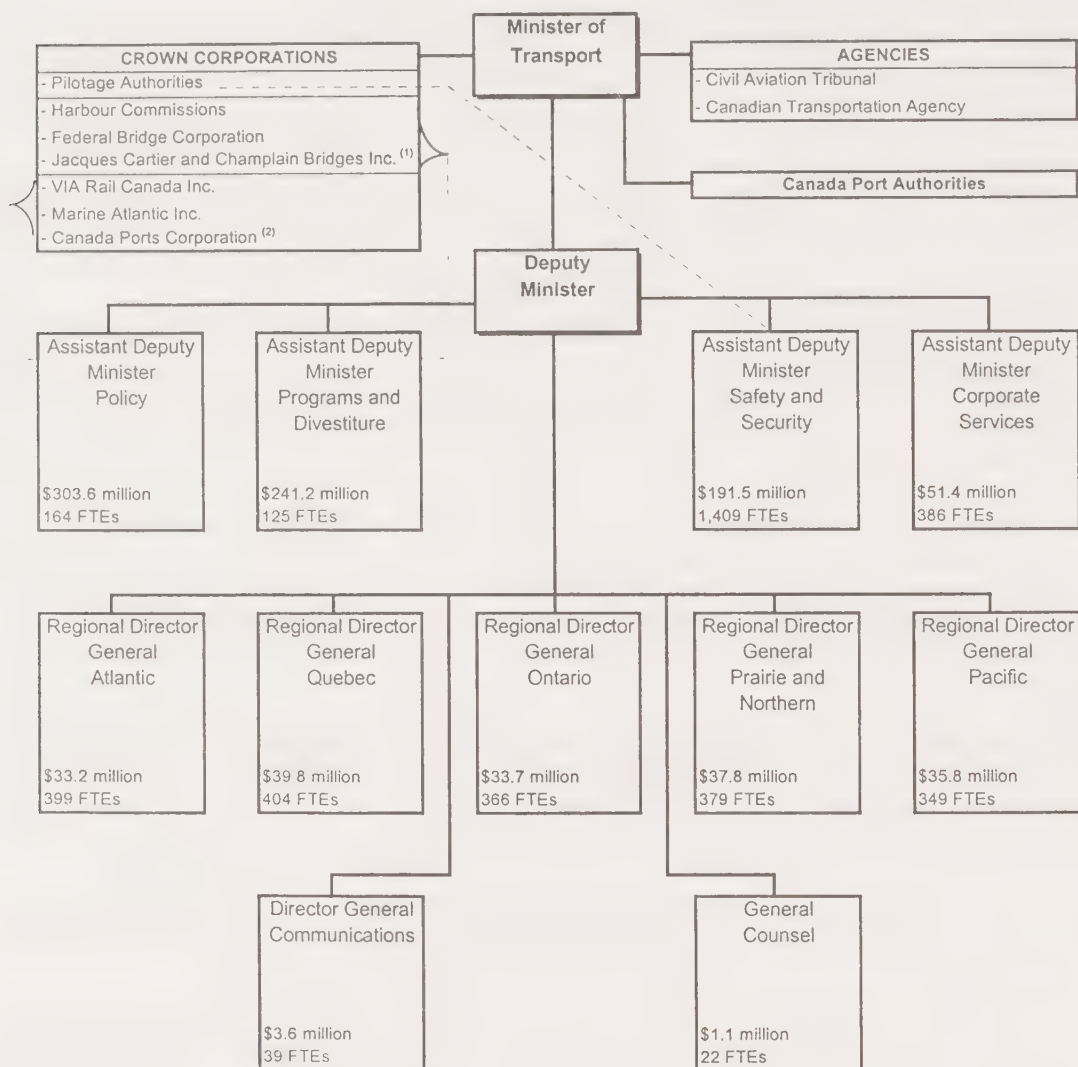
Across all modes, the department is striving to reduce subsidies, establish greater say for users, and achieve better productivity and business discipline. Transport Canada's focus is on developing a modern and relevant policy and legislative framework — one that will help ensure the safety, security, competitiveness and sustainability of Canada's transportation system.

2.2 Roles and Responsibilities

TRANSPORT CANADA

Organizational Structure. Transport Canada operates under a decentralized organizational structure. At its headquarters, four Assistant Deputy Ministers (ADMs) — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services — report directly to the Deputy Minister and are responsible for setting national programs, policies and standards. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister and are responsible for program delivery, policy application, and the monitoring and analysis of the transportation system

within their geographical areas of responsibility. This structure provides a central point of contact in each region for the department's clients and stakeholders.



(1) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (JCCB) is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation.

(2) The Canada Ports Corporation is expected to be dissolved in spring 2000.

- ◊ 2000-2001 net planned spending is shown for each organization below the Deputy Minister.
- ◊ For budgetary purposes, Crown corporations fall under one of three Assistant Deputy Ministers, as illustrated.

Business Lines. The department's business lines — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Departmental Administration — have a multi-modal focus. This reflects and emphasizes the department's core roles: development of policy and legislation, and enforcement. Because of the results-oriented focus of these business lines, they do not mirror the organizational structure, which has a strong regional focus for program delivery. The four business lines are described and explored in more detail in Section 3, starting on p. 17.

TRANSPORTATION PORTFOLIO

Within the federal transportation portfolio, the primary responsibility for transportation rests with Transport Canada. There are also other federal agencies and Crown corporations that play key roles in transportation issues. These are listed below.

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY — This agency is responsible for the economic regulation of transportation and for handling complaints regarding the fees fixed by the new Canada Port Authorities. The agency reports to Parliament through the Minister of Transport and produces its own Estimates documents.

CIVIL AVIATION TRIBUNAL — This independent body responds to requests from the aviation community to review enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*. The tribunal also reviews, on request, administrative monetary penalties assessed under the *Canada Transportation Act*. The tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport and produces its own Estimates documents. Legislative initiatives currently underway will result in the Tribunal's expansion to a multi-modal Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC), which will also hear cases under the *Canada Shipping Act*, the *Railway Safety Act*, and the *Marine Security Act*. (See Section 4.1 for more details on the new TATC.)

TRANSPORTATION SAFETY BOARD OF CANADA — This independent board reports to Parliament through the President of the Queen's Privy Council. It does not form part of the transportation portfolio, since it investigates and reports on safety issues based on transportation occurrences in areas regulated by Transport Canada. Two primary instruments govern the relationship between Transport Canada and the Transportation Safety Board: the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* which is the board's enabling legislation; and the Memorandum of Understanding which governs the ongoing interaction between the two organizations.

MARINE ATLANTIC INC. — This Crown corporation operates safe, reliable and efficient marine transportation and related services in Atlantic Canada to meet constitutional obligations (North Sydney-Port-aux-Basques) and to provide an alternative to the constitutional services (North Sydney-Argentina).

VIA RAIL CANADA INC. — This Crown corporation manages the majority of Canada's inter-city passenger rail services.

FEDERAL BRIDGE CORPORATION LTD. — This Crown corporation operates some of the bridge assets of the former St. Lawrence Seaway Authority.

JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INC. — This Crown corporation is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation, and operates and maintains the Jacques Cartier Bridge, Champlain Bridge, Mercier Bridge and the Melocheville Tunnel in Montreal.

OTHER BRIDGES — The Blue Water Bridge (Ontario-Michigan), Peace Bridge (Ontario-New York) and Sault Ste. Marie International Bridge (Ontario-Michigan) operate at arms-length from the department, under statutes administered by the Minister of Transport; they are all financially autonomous. The Confederation Bridge (New Brunswick-P.E.I.) receives an indexed subsidy from the department.

PILOTAGE AUTHORITIES (ATLANTIC, PACIFIC, GREAT LAKES, LAURENTIAN) — These bodies provide safe and efficient marine pilotage services in Canada.

2.3 Departmental Objectives

As set out in the *2000-2001 Estimates, Parts I and II*, Transport Canada's objectives are listed below. The first three of these objectives have been extracted for further emphasis as Key Results. (See Chart of Key Results Commitments on p. 14.)

A) ENSURE HIGH STANDARDS FOR A SAFE TRANSPORTATION SYSTEM THROUGH:

- ◇ a comprehensive and progressive regulatory framework and standards; and
- ◇ effective certification, monitoring, inspection and compliance programs.

B) CONTRIBUTE TO CANADA'S PROSPERITY THROUGH:

- ◇ up-to-date policies;
- ◇ the removal of institutional and legislative barriers; and
- ◇ selective funding of key elements of the system.

C) PROTECT THE PHYSICAL ENVIRONMENT BY:

- ◇ evaluating the impacts of policy and regulatory decisions on the environment; and
- ◇ promoting and meeting environmental standards.

D) WORK WITH PARTNERS AND CLIENTS THROUGH:

- ◇ effective consultation on transportation initiatives; and
- ◇ the implementation and management of joint undertakings.

E) STRENGTHEN OUR SERVICES BY:

- ◇ understanding our clients' needs; and
- ◇ providing decision-making as close as possible to the clients.

F) PROVIDE A CHALLENGING AND SUPPORTIVE WORK ENVIRONMENT BY:

- ◇ treating people with trust and respect;
- ◇ developing and implementing effective human resource strategies; and
- ◇ providing a reward and recognition system consistent with our values.

Working together for transportation

2.4 Factors Influencing the Department

Transportation is a vital part of Canada's well-being, and Transport Canada is striving to provide a national transportation system that responds to today's social, economic and environmental needs. The following overview presents some of the factors and issues that may have an impact on the department's operating environment over the planning period.

- **SUSTAINABLE DEVELOPMENT.** Sustainable development will continue to be a major public issue for the foreseeable future, and is one of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Growth rates over the next 40 years are expected to result in 800 million more people owning cars, which — based on current technology and usage habits — would result in enormous strains on the world's environment. In Canada, the transportation sector is a large contributor to the country's emissions of smog-forming pollutants, and it represents the single-largest source of Canada's greenhouse gas emissions. Transport Canada will play an important role in fostering sustainable transportation through its Sustainable Development Strategy, its work with the Transportation Table on Climate Change, and its environmental remediation activities. (See Sections 3.2 and 4.2 for details on these initiatives.)
- **GLOBALIZATION.** From a policy perspective, globalization gives greater prominence to the global "firm" rather than to the national "state"; these "firms" seek trans-national rules and harmonization (uniformity across state policy frameworks) to facilitate the unhindered movement of goods and capital. As a result, our national market frameworks and regulatory regimes are being increasingly debated and negotiated, both internationally and regionally. For example, the North American Aviation Trilateral is establishing mandatory civil aviation security standards to facilitate the harmonization of Canadian, U.S. and Mexican civil aviation security programs; and the United Nations Economic Commission for Europe is negotiating a "Multi-pollutant, Multi-effects Protocol", which will be used as the basis for Canada's Federal Smog Management Plan and the Canada-U.S. Air Quality Agreement. It is clear that the department's domestic and international agendas are becoming intertwined. While Canada cannot control world direction, it can influence it. Our national responses to these pressures will increasingly dominate Canada's policy agenda.
- **INFRASTRUCTURE.** Canada's growth in trade and traffic is placing unprecedented demand on key corridors and international gateways. Other infrastructure pressures result from the continued urbanization of Canada, which has been accompanied by stagnant or declining transit ridership and an increase in the use of private vehicles, all without a comparable increase in road capacity. The transportation infrastructure challenge in Canada is to cope with growth in urbanized areas, maintain infrastructure and services in rural areas, and expand our key corridors and international gateways to support trade. A common theme in all of these situations is the need to identify a source of financing to meet these needs on a sustainable basis.
- **DIVESTITURE.** While the airport divestiture program is nearing completion and port divestitures are well underway, there are external challenges facing both programs. These include First Nations' land claims and provincial positions that are outside the department's direct control, as well as environmental considerations at some sites. These will likely remain an ongoing challenge for the department, particularly for the port divestiture program. (See pp. 24 and 26 for details on the divestiture programs.)

- **RECRUITMENT AND RETENTION.** Years of fiscal restraint, coupled with an aging workforce, have left the public service with a significant human resource gap, making recruitment and retention a high priority for the government. For Transport Canada, the recruitment and retention of safety and security inspectors and other related professionals pose a significant resource challenge, particularly in light of private-sector competition for qualified employees. To address this issue, the department is identifying core competencies, recruiting subject matter experts, and delivering appropriate training to ensure careful succession planning to allow us to continue to fulfill our mandate. (See p. 44 for details on this initiative.)
- **CO-DELIVERY PARTNERS.** As Transport Canada evolves from its former role as owner and operator of parts of the transportation infrastructure to one of policy-maker, regulator and landlord, its key co-delivery partners — divested airports, ports, NAV CANADA, St. Lawrence Seaway Management Corporation, VIA Rail, other governments and other government departments — will play an increasingly important role in our ability to meet our key results commitments. The department is currently working with these groups to build and refine these new relationships.
- **TECHNOLOGY.** The eventual outcome of technological change is the capacity to transform the world as profoundly as the steam engine, the automobile and electricity did in the past. With the rise of a more knowledge-based economy, barriers to full and open competition are disappearing. Governments and businesses are re-inventing themselves to deliver their mandates, and remain competitive and relevant in a changing world. They are focusing on the use of emerging technologies — such as electronic commerce and the Internet — to streamline and replace paper-based processes. Citizens and businesses will increasingly rely on these technologies to access government services and information. There is growing pressure to make government more responsive and affordable through the provision of information and services via electronic media. In response, government has embraced a vision of electronic service delivery that will offer Canadians the services they need at the right time, in the right place, and in a secure, convenient and accessible way. The short supply of skilled resources, combined with recruitment and retention issues, will pose significant challenges to Transport Canada over the next few years, particularly as the department strives to meet its electronic service delivery objectives.

2.5 Departmental Planned Spending

Departmental Overview				
(\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Budgetary Main Estimates (gross)	1,162,582	1,154,677	1,020,244	995,094
Less: Respendable Revenue	272,791	276,329	299,791	322,832
Total Main Estimates (net)	889,791	878,348	720,453	672,262
Spending Adjustments ²	(42,627)	97,500	103,500	46,000
Net Planned Spending	847,164	975,848	823,953	718,262
Less: Non-respendable Revenue	19,089	16,000	16,000	16,000
Plus: Estimated cost of services received without charge	44,900	46,098	46,169	46,434
Net Cost of the Department	872,975	1,005,946	886,122	780,696
Full Time Equivalents	4,506	4,071	3,870	3,870

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.
2. Adjustments reflect approvals obtained following the Annual Reference Level Update, including Budget initiatives.

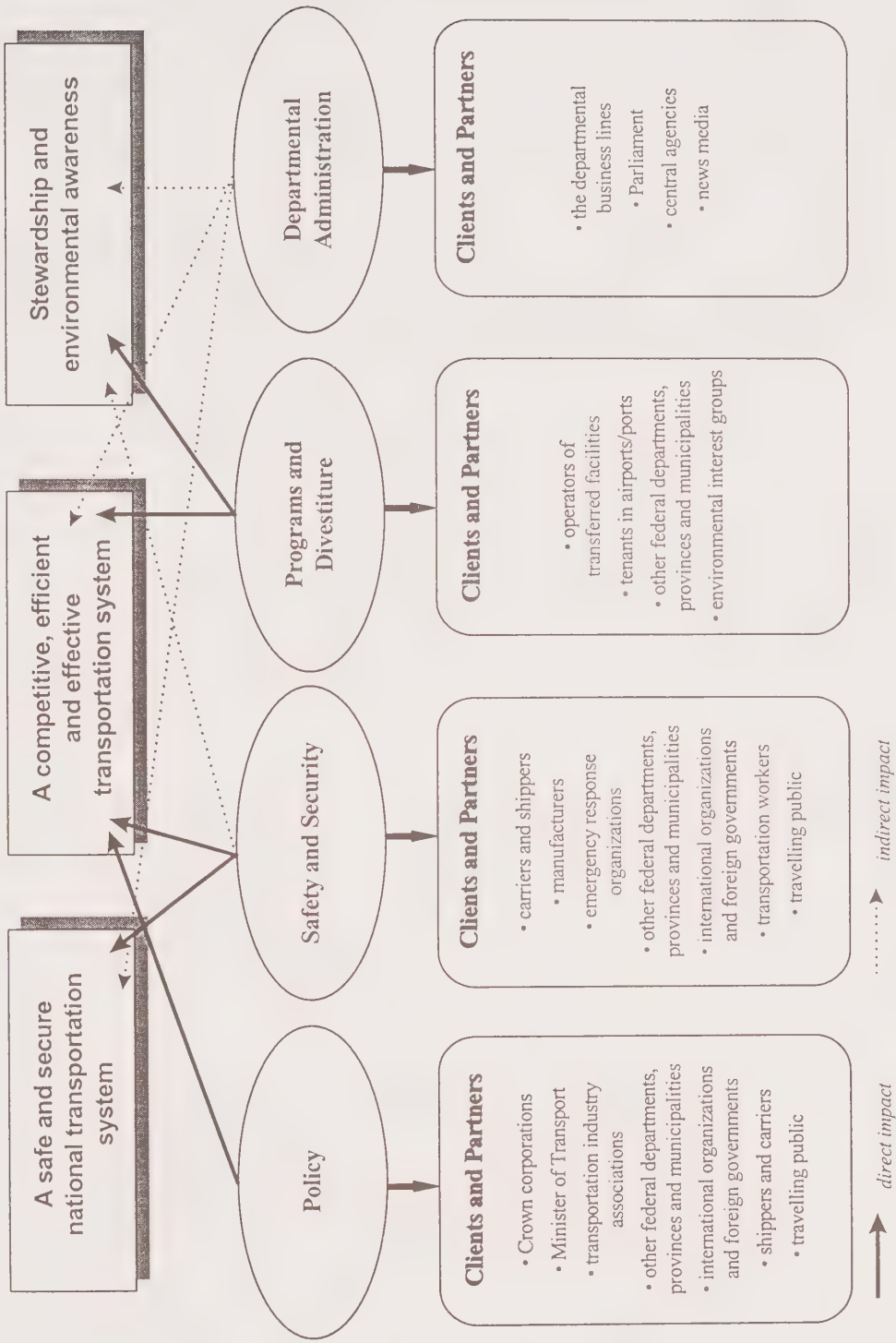
2.6 Key Results Commitments and Planned Results

2.6.1 Chart of Key Results Commitments (KRC)

Transport Canada	
<i>Contributes to Canadians:</i>	<i>To be demonstrated by:</i>
A SAFE AND SECURE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM	<ul style="list-style-type: none"> • a simplified, modern and effective regulatory regime • effective and harmonized legislation, regulations and standards in all transportation modes • transportation industry awareness of, and compliance with, regulations and standards • public awareness about safety • accident and fatality statistics and trends, and accident rate comparisons in the aviation, marine, rail and road modes, including the transportation of dangerous goods
A COMPETITIVE, EFFICIENT AND EFFECTIVE TRANSPORTATION SYSTEM	<ul style="list-style-type: none"> • the removal of institutional and legislative barriers to transportation operations • shifting costs from taxpayers to users • equitable fee structures based on current cost of service delivery • devolution and commercialization of most remaining operations • effective operation of remote airports and public ports • client satisfaction survey results • commercial and financial viability and levels of competition in transportation services
STEWARDSHIP AND ENVIRONMENTAL AWARENESS	<ul style="list-style-type: none"> • an environmental management system for Transport Canada operations • an effective sustainable transportation strategy • effective administration of airport leases, navigation sites and the St. Lawrence Seaway management agreement

2.6.2 Business Line Contribution to Key Results Commitments

All four business lines work to advance the department's key results commitments. This chart illustrates the *primary* contribution of each business line to the key results commitments, and offers samples of the *main* clients and partners involved.



2.6.3 Reporting on Results – A Performance Framework

Transport Canada's performance will be established, measured and reported based on three distinct levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with operational and management activities which lead to behavioural changes and, ultimately, to high-level "state" outcomes. Therefore, the performance indicators used for each level will be different. The three levels are defined below.

ONE – DIRECT OUTPUTS (OPERATIONAL AND MANAGEMENT RESULTS)

The first level of performance involves **operational and management results**, or direct outputs, that are generated through departmental processes, resources and activities. The focus is on what was delivered, how it was delivered, and at what cost – factors over which the departmental organizations have direct control. Performance indicators at this level relate to cost, timeliness, quality and quantity.

TWO – INTERMEDIATE OUTCOMES (BEHAVIOURAL CHANGE RESULTS)

The second level relates to the impact that departmental activities or services have on the **behaviour of key target groups**. This level of performance is focused on making a difference with key players within the transportation system, and influencing desired behavioural changes that are expected to lead to an improved "state". These commitments can be expressed as a continuum focused on changes in awareness, knowledge, perceptions, acceptance, ability/capacity and adoption by key stakeholders and co-delivery agents. Performance indicators for this level reflect visible changes — such as awareness, capacity and actions — in individuals, organizations and sectors of society.

THREE – ULTIMATE OUTCOMES (STATE LEVEL RESULTS)

The ultimate outcome of the department's performance relates to its contribution to, and effect on, the **state of Canadian transportation**. This level refers to the national transportation system in terms of its safety, efficiency and effectiveness; its contribution to Canadian prosperity; its protection of the environment; and encouragement of environmental sustainability. The third-level results are only indirectly influenced by Transport Canada; there are many other contributing players and factors involved in achieving these ultimate outcomes. Performance indicators — such as accident and fatality statistics and trends — will also reflect the department's *raison d'être* and its achievement of strategic objectives.

Note: The department has made concerted efforts to define the performance logic for all of its key initiatives. It recognizes that the next step is to establish appropriate targets and measures at all three results levels. To this end, the department is in the initial stages of developing a full performance measurement system. Where possible, some early examples of possible future measures have been provided in this report.

3.0 Plans, Results and Resources

3.1 Policy Business Line

Business Line Objective

To develop policies that support a competitive, efficient and effective Canadian transportation system.

Business Line Description

This business line is responsible for developing transportation policies and legislative changes that contribute to an efficient and effective Canadian transportation system. The line also monitors and analyzes the transportation system, and undertakes economic studies and program evaluations.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Transportation Policy*	296,329	295,350	274,471	273,882
System Monitoring and Analysis	13,169	11,199	10,236	9,985
Total Planned Spending	309,498	306,550	284,708	283,867
* includes these Crown corporations:				
VIA Rail Canada Inc.	170,304	170,304	170,304	170,304
Marine Atlantic Inc.	28,578	48,378	36,378	36,378
Total Crown Corporations	198,882	218,682	206,682	206,682
Full Time Equivalents	205	193	193	191

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

The Policy business line has a key role to play in the system oversight (see sidebar for definition) of Canadian transportation. This encompasses the identification and analysis of trends that impact on transportation in Canada and the subsequent development of policies to respond to these needs. It should be noted that, whereas the Policy business line performs this role by looking at issues in terms of their economic impact on the Canadian economy, the Programs and Divestiture business line also performs an oversight role in terms of the operations of the airport and port systems.

System oversight includes monitoring the "state" of Canada's transportation infrastructures as a whole — and working to determine future policy needs to ensure appropriate levels of service for Canadians.

The Policy business line is responsible for the development of transportation policy, including surface policy in the rail, motor carrier and highway modes, and international and

domestic air and marine policy. The business line's role also extends to corporate relations, such as developing transportation trade policy, co-operating on technical transportation issues at the international level, managing the department's relations with other governments (provincial and international), and promoting accessibility in transportation.

This business line must take a forward-looking perspective to position Canada's transportation sector for the future. Many factors will contribute to the Canadian transportation system of the future and the policies that will shape its development — globalization, the integration of the North American economy, the increased awareness of sustainable development requirements, the transition to a knowledge-based economy, the increasing role of technology and e-commerce, and growing infrastructure needs.

As a result, the business line expects to face pressure over the planning period due to the broad range of issues that require continued attention. These include completing the orderly restructuring of Canada's airline industry; working towards a commercially-driven, contract-based grain handling transportation system that meets the needs of Canadians; launching a review of the *Canada Transportation Act*; contributing to the development of a federal infrastructure program; addressing the financial situation of VIA Rail; and implementing Canada's plan for intelligent transportation systems.

This business line will also introduce three new bills — Airline Restructuring Act, Grain Transportation Act and Marine Liability Act — as well as amendments to the *Shipping Conference Exemption Act*. The Airline Restructuring Act (introduced in the House on February 17, 2000 as Bill C-26) will ensure that the restructuring of Canada's airlines is accomplished in an orderly fashion, with the least possible disruption to communities, the travelling public and airline employees, while maintaining a competitive market place and a viable airline industry. The Grain Transportation Act will be introduced by June 2000 to ensure that the grain handling system promotes accountability, competition and efficiency. A Marine Liability Act will also be introduced to promote an efficient and economically viable marine transportation system by ensuring prompt and adequate compensation for accidents involving the marine mode. In addition, amendments to the *Shipping Conference Exemption Act* will streamline administration of the act and encourage a more competitive operating climate in liner shipping. (See Section 4.1 for details on these legislative initiatives.)

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Review of *Canada Transportation Act*

The *Canada Transportation Act* (CTA) requires the Minister of Transport to conduct a comprehensive review of the act, and any other pertaining legislation, under the Minister's responsibility. The review, which must commence by July 1, 2000 and be completed within one year, will be carried out in consultation with purchasers and suppliers of transportation services. The objective is to assess whether the legislation "provides Canadians with an efficient, effective, flexible and affordable transportation system", and to determine if any required statutory changes should be made.

Direct Outputs

- Appointment of one or more persons (by June 20, 2000) to carry out a comprehensive review of the CTA and any other pertaining legislation.
- Consultations with purchasers and suppliers of transportation services, and other appropriate stakeholders.

- Assessment of the legislation's ability to provide Canadians with an efficient, effective, flexible, accessible and affordable transportation system.
- Final report, to be tabled in the House of Commons by June 30, 2001.
- Amended legislation and appropriate administrative framework as approved by Parliament.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased awareness, understanding and acceptance of changes by stakeholders.

Ultimate Outcomes

- Efficient, effective, flexible and affordable transportation system for Canadians, enabled through the CTA.

2. Intelligent Transportation Systems

Emerging technologies in computing, sensing and communications – known as intelligent transportation systems (ITS) – are opening up new possibilities that can collectively go a long way in addressing the many challenges confronting transportation in Canada. In the same way that the information highway is transforming our society and economy, ITS can transform the way in which we build, manage and operate ground transportation systems. These systems provide the transportation industry with innovative and effective tools to improve on the traditional way of doing business. Through their ability to integrate system users, vehicles and infrastructure, ITS enable these elements to exchange information for better management and use of available resources. And Canada is home to some of the leading companies in this dynamic field. While ITS applications cannot solve all ground transportation problems, they can provide practical and effective tools for dealing with growing transportation challenges.

	<i>Resources (\$'000's)</i>	
	2000-01	2001-02
<i>Direct Outputs</i>		
• Partnerships with all levels of government, private sector, ITS Canada, academia, and consumers to develop, promote and implement Canada's ITS Plan.		
• An ITS architecture for Canada, and participation in developing international standards.		
• A five-year research and development plan for industry-oriented projects.		
• Co-funding of ITS deployment and integration projects.	1,500	1,500
• Support for ITS projects at international borders.	500	
• Global leadership and support to advance the application and compatibility of ITS technologies.		
• Partnership with ITS Canada to support development and deployment.	250	250
	2,250	1,750

Intermediate (Behavioural) Outcomes

⇒ *USERS, OPERATORS, OGDs, TRANSPORTATION SECTOR, PUBLIC WILL –*

- use integrated transportation systems;
- develop and actively support integrated technologies;
- accept standards and architecture; and

- pursue opportunities to improve the system.
- ⇒ *SUPPLIERS WILL –*
- develop integrated systems and technologies; and
 - accept international standards and Canadian architecture.

Ultimate Outcomes

- Smoother flow of traffic and improved mobility on congested corridors, while making them safer and more environmentally sustainable.
- Improved inter-modal transfers and processing of travellers and goods across international borders.
- Increased productivity by improving the efficiency and reliability of transport operations for users, service providers, system operators and regulators.

3. National Marine Policy

The *Canada Marine Act* (CMA), which implements the National Marine Policy, creates a national ports system comprising independently-managed **Canada Port Authorities** (CPAs). The act streamlines the regulatory regime for the new CPAs and dissolves the Canada Ports Corporation (targeted for spring 2000). During 1999, 17 of the 18 ports designated to become CPAs received their new status. In addition to the original 18 ports, the department also received applications for CPA status from two other ports — Belledune and Oshawa. It should be noted that both the Policy and the Programs and Divestiture business lines have mutually supportive roles in the implementation of the National Marine Policy respecting ports (see p. 26 for additional details on ports).

The CMA also allows for the commercialization of the **St. Lawrence Seaway**. Although the government continues to own the fixed assets, the Seaway is now being operated by the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), a not-for-profit private sector group. The corporation is required to meet negotiated cost targets and implement two per cent annual toll increases. The efficient operation of the Seaway will earn the corporation the right to implement future toll reductions to benefit all users.

The National Marine Policy also initiated measures to reduce the costs and increase the efficiency of **ferry operations** in eastern Canada. As a result of a 1999 review of ferry services to Newfoundland, an additional ferry vessel will be procured by Marine Atlantic Inc. to address pressure on the current fleet's capacity.

Direct Outputs

- Assessment of requests for supplementary Letters Patent on existing CPAs as well as requests for new CPA status.
- Monitoring and oversight of the viability of the national ports system.
- An evaluation framework to assess the performance of the new ports system relative to the goals of the CMA.
- Monitoring of the SLSMC against the management agreement signed with the corporation.
- Safeguarding of the Seaway's level of asset renewal.
- Monitoring of ferry service operations.
- Oversight of the procurement of an additional vessel by Marine Atlantic Inc.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- CPAs operating according to business principles (e.g. increased commercial orientation).

- SLSMC's efficient operation of the Seaway.

Ultimate Outcomes

- Reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports.
- Adequate, safe, efficient, competitive and environmentally-responsible national ports system.

4. Monitoring the Canadian Transportation System

Changes in the supply and demand of transportation services take place continuously in the marketplace. These changes affect the competitive environment in the transportation industry, both within and among modes. Competitive forces are also at play within the different sectors that use transportation services, driving the demand for those services and affecting their needs. When demand-needs shift, the performance of transportation firms is affected, both in the short and long terms.

From a policy perspective, it is important to monitor the numerous sources of change that affect the transportation system. Understanding the sources — their driving factors and effects on transportation — is instrumental in determining whether adjustments are needed in the policy and regulatory framework. Effective monitoring also requires information and analytical tools. As issues evolve, change or become more complex, information requirements must also be revisited to ensure that the information available remains relevant to the issues and challenges confronting transportation. Data processing systems are essential in an efficient monitoring regime; results of this monitoring must be detailed in the *Transportation in Canada Annual Report*.

Direct Outputs

- Development of commodity and sectoral profiles.
- Validation of transportation data (e.g. air transportation statistics and other transportation data systems).
- Regulations to collect data, while minimizing stakeholders' reporting burden.
- Transport Canada's *Transportation in Canada Annual Report*, as required under the CTA.
- Analytical support (e.g. Transportation Table on Climate Change, the review of the grain handling and transportation system, and the ground transportation strategy).
- Tracking of modal traffic activities (freight and passenger), energy consumption of transportation, stakeholders' financial results, and costs of each transportation mode.
- Monitoring of changes in the structure of modal activities (e.g. bankruptcies, mergers, acquisitions, new entries, public and private investment), and mapping of the transportation system and changes in usage (e.g. traffic density).
- Collection of information directly or through joint partnerships with other organizations (e.g. Statistics Canada).

<i>Resources (\$000's)</i>	
2000-01	2001-02
1,600	1,600
55	60
439	250
1,300	1,400
3,394	3,310

Intermediate (Behavioural) Outcomes

⇒ OGDs, OTHER GOVERNMENTS, USERS, CARRIERS, INFRASTRUCTURE OPERATORS –

- Awareness, understanding and acceptance of factors affecting the transportation system, and the identification of capacity issues and strategies.
- Improved understanding of the impact of government transport initiatives, policies and regulations on the transportation system.
- Application of transportation system changes by other countries.

Ultimate Outcomes

- Efficient, effective and competitive transportation system based on policy and program development, and economic analysis and information.

3.2 Programs and Divestiture Business Line

Business Line Objective

To reduce the burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports and airports systems by transferring ownership and/or operations to local organizations, while ensuring the continued existence of adequate, safe, efficient and environmentally responsible systems.

Business Line Description

This business line plays a substantial stewardship role in addition to negotiating the divestiture of ports and airports. It operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord functions for ports, airports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, the line also provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Airports	(98,592)	(67,629)	(90,192)	(69,443)
Ports	43,283	79,611	29,109	2,603
Surface*	229,798	289,493	248,651	151,639
Environment	5,883	4,404	3,579	3,579
Total Planned Spending	180,373	305,879	191,147	88,378
* includes Crown corporation: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.				
	28,029	122,141	93,469	37,794
Full Time Equivalents	690	503	310	310

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

As Transport Canada evolves from owner and operator of the transportation infrastructure to policy maker, regulator and landlord, other parties — divested airports and ports, other government departments and levels of government, the private sector and international organizations — will play an increasingly important role in meeting key results commitments. Through the Local Airport Authority (LAA) Lease Review, we are working in consultation with key stakeholders (e.g. Local/Canadian Airport Authorities, the Canadian Airports Council and the Air Transport Association of Canada) to **refine and build new relationships** in a post-divestiture environment. In our efforts to address the problem of climate change, we are working closely with the United Nations, the Organization of

Economic and Co-operative Development, European Ministers of Transport, and the International Civil Aviation Organization, to name a few.

An integral part of Transport Canada's **post-divestiture functions** is to monitor the performance and operations of individual entities — such as National Airport System airports or Canada Port Authorities — and their compliance with relevant divestiture or operating agreements. The department continues to play an important role in ensuring a competitive, efficient and effective transportation system. Ongoing monitoring and oversight activities may take several forms, including special periodic analyses (e.g. LAA Lease Review); the review of an entity's business plans; literature reviews; industry/customer surveys and feedback; and monitoring for business-like operations (demonstrated by annual general meetings, public consultations and public access to plans) and violations of relevant federal, provincial or local legislation.

The Programs and Divestiture business line faces a number of challenges outside its sphere of direct influence, and these may affect its ability to meet commitments. While airport divestitures are nearing completion, port divestitures are at their mid-way point. Both **divestiture programs** have been affected by the need to find willing partners and the need to address third-party interests, including First Nations' land claims and provincial positions. These will remain ongoing challenges for the department in general and the port divestiture program in particular.

Transportation activity has many effects on the environment, ranging from climate change and smog, to ozone depletion, all of which affect Canada's air, land and water. These factors also affect human health and quality of life. Transport Canada is committed to promoting **sustainable transportation** in Canada, and mitigating the environmental effects of transportation activities. However, efforts to advance sustainable transportation — through action on climate change or other fronts — are influenced by a number of factors, both at the domestic and international levels. Domestically, federal and provincial jurisdiction issues and the limits of Transport Canada's specific mandate must be taken into consideration. Internationally, Canada is affected by sources of pollution outside its boundaries, making it dependent on action by other countries and international bodies. Within these constraints and challenges, Transport Canada will continue to advance sustainable transportation in Canada. One of the primary instruments is the department's Sustainable Development Strategy (SDS). In December 2000, the department will table in Parliament its second SDS. It will consult with Canadians first, to gauge opinion in this regard. (See Section 4.2, starting on p. 50, for more details on the current SDS.)

Note: The Programs and Divestiture business line is developing a performance measurement system. It has taken the first step in this process by establishing the performance logic for all its key initiatives. Some examples of possible future performance measures have been provided in this section. As work proceeds, these examples may be discarded or refined.

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Airports

Under the 1994 **National Airports Policy** (NAP), all Transport Canada airports — except those designated as remote — are to be transferred to local operators. A primary goal of this policy is to maintain an adequate National Airport System (NAS) while shifting decision-making to local operators who are best placed to match local requirements with

local economic realities. Of the 136 airports (excluding remote sites) originally owned, operated or subsidized by Transport Canada, 104 have been transferred (as of the end of December 1999). The largest and busiest airports — which make up the NAS — are being transferred to Canadian Airport Authorities by way of lease (the first four were transferred to Local Airport Authorities), while the smaller non-NAS airports are being offered for sale to local community interests. Some transfers are being delayed by third-party interests or the need to achieve financial self-sufficiency; however, it is still expected that all but the remote sites will be successfully divested by March 31, 2001.

The **Airports Capital Assistance Program** (ACAP) provides funding to eligible airports to assist them in financing capital work relating to safety, asset protection and cost reduction. A five-year evaluation of ACAP was completed during 1999-2000, confirming the continued need for the program in its current form.

In 1997, the department started a comprehensive lease review of the Vancouver, Calgary, Edmonton, and Montreal LAAs. The review examined issues such as financial viability, pricing practices, governance, environmental stewardship and safety. Public stakeholder consultations, analysis, and policy development were conducted. While the overall conclusion was that NAP is a great success and that the LAAs are running well, a number of policy issues did emerge. To address these issues, a comprehensive policy framework will be developed to govern the long-term relationship between Transport Canada and the NAS airports, post-transfer. Policy changes are aimed at improving transparency, airport authority pricing practices, and accountability. Final decisions will be made in spring 2000, with implementation to follow.

Direct Outputs

- Response to the challenges that are causing delays in the airports divestiture program.
- Transfer of the remaining airports within the prescribed time frame.
- Oversight of the National Airports System.
- Administration of lease agreements and monitoring of compliance.
- Management of ACAP through ongoing assessment and funding.
- Operation of remote airports and airports not yet transferred.

Performance measures may include:
✓ number of airports divested;
✓ number and cost of ACAP projects approved; and
✓ number and cost of airports operated.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Local operators operating in a business-like manner.
- Appropriate levels of service, as defined by the local community and local requirements.
- NAS airports and NAV CANADA compliance with lease agreements and government policy.

Performance measures may include:
✓ level of compliance; and
✓ industry/customer feedback and surveys.

Ultimate Outcomes

- Reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian airports.
- Adequate, safe, efficient and environmentally responsible national airports system.

Performance measures may include:
✓ level of compliance with legislation; and
✓ system oversight results.

2. Ports

A primary goal of the **National Marine Policy** is to maintain a national ports system while shifting decision-making to local operators who are best placed to match local requirements to local economic realities. It should be noted that both the Programs and Divestiture (P&D) and the Policy business lines have mutually supportive roles in the implementation of the National Marine Policy respecting ports (see p. 20 for additional details on ports). P&D has an active — though arms-length — role in many of the activities of the Canada Port Authorities (CPAs), including the evaluation and approval of real property transactions. Also, all regional/local ports — except those designated as remote — are to be transferred to local operators by the end of 2001-02. Of the 549 ports originally operated by Transport Canada, 357 have been transferred, demolished or had their public harbour status terminated (as of the end of December 1999). The department is pursuing individual transfers to local interests and block transfers to provincial governments. Some transfers continue to be delayed by the need to address third party interests (e.g. First Nations' land claims and provincial positions).

A \$125 million **Port Divestiture Fund** (see sidebar for definition) is in place to provide funding to facilitate the divestiture process. A \$40 million **Port Transfer Fund** (see sidebar for definition) is also in place to fund departmental activities in support of divestiture.

The *Port Divestiture Fund* assists interested parties in assuming the operation of regional/local ports by providing funds for pre-transfer feasibility studies, environmental clean-ups, and improvements to bring existing port property up to minimum safety or operating standards.

The *Port Transfer Fund* supports departmental activities necessary for divestiture, including administrative and legal costs, and environmental investigations and surveys.

Direct Outputs

- Response to the challenges that are hindering completion of regional/local port divestiture through proactive consultations and negotiations, where appropriate.
- Transfer of the remaining regional/local ports by the end of 2001-02.
- Administration of the Port Divestiture Fund and Port Transfer Fund.
- Monitoring of CPAs' compliance with Letters Patent and the CMA.
- Management and operation within budget levels of the public ports not yet transferred, and the 34 ports designated as remote sites.

Performance measures may include:

- ✓ number of ports divested;
- ✓ amount of PDF disbursements;
- ✓ adherence to internal service standards; and
- ✓ number and cost of ports operated.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- CPA compliance with Letters Patent and CMA.
- Local operators operating in a business-like manner.
- Appropriate levels of service as defined by the local community and local requirements.
- Acceptance by local interests of port ownership and responsibility.

Performance measures may include:

- ✓ level of compliance; and
- ✓ industry/customer feedback.

Ultimate Outcomes

- Reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports.
- Adequate, safe, efficient and environmentally responsible national ports system.

Performance measures may include:

- ✓ changes in budgetary allocations required to operate ports; and
- ✓ system oversight results.

3. Highways and Bridges

Highways. Transport Canada recognizes that highways are important to all Canadians. The mobility of people and goods across Canada is critical to our quality of life and to the continuing expansion of our economy. Transport Canada plays an important role in this area, through the program delivery of a series of federal-provincial cost-shared agreements designed to enhance the national highway system.

While most of the current highway funding programs are winding down, Transport Canada will contribute — through five agreements with three provinces — \$150 million toward provincial highway infrastructure projects in 2000-01. These agreements help provide provinces with the fiscal capacity to improve and upgrade their highway infrastructure. In the coming year, this will include, for example, a contribution of \$34 million to upgrade the Trans-Canada highway in Newfoundland, and \$58 million to improve New Brunswick's highway system. Through these agreements, the department ensures that all funded projects comply with applicable federal and provincial environmental assessment legislation. The department also chairs an Interdepartmental Highway Committee, which plays a co-ordinating role with other federal departments to identify new initiatives and to report on total federal government highway expenditures.

Bridges. In the coming years, Transport Canada will develop, with other federal departments, a proposed strategy to consolidate a number of federal bridge/highway structures. Transport Canada is currently contributing \$19 million over three years (starting in 1998-99) for the rehabilitation of the Victoria Bridge in Montreal, work which is being undertaken by CN Rail. Also, the department is providing for the monitoring and administration of the Confederation Bridge Operating Agreement.

Direct Outputs

- Administration of existing cost-shared highway funding agreements (e.g. negotiate changes, visit sites, ensure environmental legislation is applied).
- Administration and contribution to federal bridge programs, as demonstrated by the provision of funds to rehabilitate the Victoria Bridge in Montreal.

Performance measures may include:

- ✓ number of bridges being operated;
- ✓ cost of operating bridges; and
- ✓ cost and number of highway funding agreements.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Continued provincial highway infrastructure programs.
- Provincial compliance with funding agreements.
- Contractual compliance with operating agreements (e.g. management of Confederation Bridge).

Performance measures may include:

- ✓ level of compliance.

Ultimate Outcomes

- Adequate, safe, efficient and environmentally responsible surface transportation infrastructure for Canada.

Performance measures may include:
✓ system oversight results.

4. Sustainable Transportation

Promoting sustainable transportation is a shared responsibility among governments, industry and individual Canadians. Canadians are increasingly aware of the sustainable development challenges facing the transportation sector, and are looking to the federal government for leadership. Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system for Canadians by integrating environmental considerations into its policies, programs and operations. Discussed below are some of the key activities being undertaken by the department in support of climate change, smog mitigation and contaminated sites management. These activities in turn support the commitments of Transport Canada's SDS.

(A) SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY

Transport Canada will continue to implement its existing SDS, which contains 47 commitments under eight key challenges (see Section 4.2 on p. 50). The department is also preparing its second SDS in consultation with other federal departments, key stakeholders and the Canadian public, for tabling in Parliament in December 2000.

Both our Sustainable Development Strategy and Environmental Management System Report are available in hard copy or on the Internet (see p. 68).

Direct Outputs

- Continued implementation of the 1997 SDS and reporting of accomplishments.
- Transport Canada's second SDS, to be tabled in Parliament in December 2000.
- Continued implementation of the Moving on Sustainable Transportation (MOST) Program.
- Continued implementation of an Environmental Management System (EMS) for internal departmental operations.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Integration of sustainable development issues into departmental policies, programs and operations.
- Better understanding in the transportation sector of sustainable transportation issues and actions.

Ultimate Outcomes

- A more environmentally sustainable transportation system for Canadians.

(B) CLIMATE CHANGE (see our SDS, Challenge 3, for more on climate change).

The federal government restated its commitment to the Kyoto targets in the 1999 Speech from the Throne. The transportation sector is the largest contributor of greenhouse gas emissions. Current forecasts estimate that transportation emissions could be 32 per cent above 1990 levels by 2010 (accounting for 25 per cent of Canada's total emissions). The department co-sponsored — with provincial and territorial transport departments — the Transportation Table on Climate Change, which was mandated to identify specific

measures to mitigate greenhouse gas emissions from Canada's transportation sector, and to prepare a report on options. In November, the Table submitted an Options Paper to Transport Ministers and to the National Climate Change Secretariat, thereby fulfilling the Table's mandate in assessing the costs, benefits and impacts of over 120 measures.

Over the course of the next year, the Options Paper will be integrated with the reports from 14 other Issues Tables, to be included as input to a draft national climate change strategy for consideration by Ministers of Environment and Energy, and, ultimately, First Ministers. Transport Canada will work with the provinces, territories and key stakeholders to contribute to the national climate change strategy.

Direct Outputs

- Consultations with transportation stakeholders on the Table's Options Paper, and preparation of a companion document to the Options Paper, which will be submitted to Ministers of Transport as part of the National Climate Change Process.
- Analysis of opportunities to reduce greenhouse gas emissions, and the regional impacts of these opportunities.
- Contribution to the development and implementation of a national strategy on climate change.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Improved data collection pertaining to transportation systems in Canada.
- Better understanding of opportunities to reduce greenhouse gas emissions in the transportation sector.

Ultimate Outcomes

- Reduction of greenhouse gas emissions within the transportation sector, to support Canada's national target of six per cent below 1990 levels.

(C) AIR POLLUTION (as our SDS, Challenge 3, for information on the Smog Management Plan)

Surveys indicate that Canadians are increasingly concerned about the impact of air quality on their health and quality of life. Transportation sources contribute significantly to the problem of air pollution. In an effort to improve Canada's air quality, Transport Canada is working with other federal departments to draft Phase 3 of the Federal Smog Management Plan, which will represent the government's implementation plan to meet Canada-wide standards on particulate matter and ozone.

Direct Outputs

- Amendment to the Canada-U.S. Air Quality Agreement to address ozone.
- Implementation of commitments in the Federal Smog Management Plan through initiatives such as co-sponsoring vehicle emission inspection clinics and monitoring air at Canadian airports (in partnership with airport authorities).

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased awareness of air pollution and its effects through promotion of best practices for air quality management.
- Reduced air emissions from the transportation sector.

Ultimate Outcomes

- Reduced impact of air emissions from the transportation sector.
- Improved air quality for Canadians.

(D) ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

As part of the five-year review of the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA), Transport Canada is working with the Canadian Environmental Assessment Agency, other federal departments, and stakeholders to determine the appropriate environmental assessment regime for projects on federal lands being leased to other parties. This would also include projects at airports, ports and St. Lawrence Seaway lands, which are currently not subject to CEAA.

Direct Outputs

- Recommendations for proposed CEAA amendments.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased understanding and awareness — on the part of airport and port authorities, and the St. Lawrence Seaway Management Corporation — of the federal environmental assessment requirements on land leased to them.

Ultimate Outcomes

- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
- Reduced impact from the transportation sector on Canada's environment.

(E) ENVIRONMENTAL REMEDIATION

In fulfilling its commitment to stewardship and environmental awareness, Transport Canada is working to mitigate and prevent environmental damage from transportation activities. This includes conducting environmental assessments, and identifying and managing contamination on property owned, or once owned, by Transport Canada.

Direct Outputs

- Monitoring of land remediation to be carried out at 11 sites sold or assigned to NAV CANADA and the development of action plans to conduct site remediation at 140 leased sites. The work is estimated to cost \$10 million over five years.
- Continued remediation work at the Gloucester Landfill at an approximate annual cost of \$800,000.
- A program framework to implement policies and management approaches concerning contaminated sites.
- A national contaminated sites database.
- Recommendations for proposed CEAA amendments.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Better informed decision makers.
- Identification and management of all contaminated properties by 2003.

Ultimate Outcomes

- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
- Reduced impact from the transportation sector on Canada's environment.

3.3 Safety and Security Business Line

Business Line Objective

To promote the safety and security of the national transportation system.

Business Line Description

This business line develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education, and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. It also develops emergency preparedness plans, ensures the security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and to other transportation bodies.

Planned Spending by Service Line

Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Multi-modal Safety	9,068	12,101	12,047	12,047
Aviation Safety	124,906	124,281	123,605	123,593
Marine Safety	34,414	32,123	30,561	30,448
Rail Safety	20,695	20,848	20,849	20,849
Transport Dangerous Goods	10,605	10,419	10,419	10,419
Road Safety	23,242	23,797	27,047	27,047
Research and Development	7,921	7,032	7,032	7,032
Security and Emergency Preparedness	11,068	19,796	9,796	9,796
Aircraft Services	21,914	32,902	25,876	23,561
Total Planned Spending	263,832	283,299	267,231	264,791
Full Time Equivalents	2,756	2,699	2,695	2,695

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

Continued **globalization** has a significant impact on this business line. The increasing convergence and harmonization of transportation rules, standards and regulations require a full appreciation of their implications for Canada's domestic transportation regulatory framework. We must also seize opportunities to influence and participate in international initiatives and collaborative undertakings.

The continuous and rapid advances in information **technology**, technological innovations and scientific information on human factors have added further challenges to the evolving regulatory oversight role of this business line. There is an ongoing need to modernize

legislation and explore innovative alternatives to regulations to address these changes. These rapid changes also require that our inspectors be provided with up-to-date information, equipment, tools, skills and training to function in a knowledge-based society.

Demographically, the department must address the needs arising from a maturing population and from an environment of continued growth in transportation-related activities. Within industry, there is ongoing restructuring, mergers and other corporate changes to help maximize the benefits flowing from increased economic growth and markets in transportation. Regulatory regimes must be sufficiently flexible and adaptable to maintain and improve safety levels while supporting these growth opportunities. While **external stakeholders** (see sidebar for definition) have wide-ranging interests, there is a commonality among them — growing activism, scrutiny of the department's actions and demands for inclusion and accountability.

"External stakeholder" is defined as any individual or group having an interest in the transportation sector. This can include the public, industry, labour, and special interest or citizen groups.

Consultation will continue to be a critical component of our major initiatives.

Success within the Safety and Security business line rests heavily on the subject matter expertise of its workforce. We are challenged with an aging workforce, where many of our most experienced staff are close to retirement, and by the attractive opportunities available in the private sector for similar types of workers. To maintain our safety and oversight role, the business line has embarked on a **recruiting** campaign focused on core competencies, and a retention strategy premised on continuous learning and development (see p. 44 for details on our Recruitment and Retention initiative).

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Regulatory Reform

Within the federal government, Transport Canada is one of the most active regulators; the department is involved in 54 acts with primary or shared responsibility, 20 transportation-related acts, and over 600 regulations with thousands of sections and numerous incorporated documents. The majority of these instruments are administered by the Safety and Security business line, which is striving to "regulate smarter" by modernizing, streamlining and improving the regulatory process. This will be achieved by evaluating and choosing the best regulatory and compliance tools, harmonizing regulations and, in the long term, developing a strong **safety culture** (see sidebar for definition). (see Section 4.1 for details on specific legislative and regulatory initiatives.)

Culture is a learned and shared way of thinking and acting within a society. Some key components of a strong *safety culture* include:

- ⇒ industry and other interested parties implementing systems and programs to encourage the adoption and reinforcement of safe practices;
- ⇒ adopting common measures of safety performance; and
- ⇒ using broader systematic and constructive consultation and feedback.

■ The Safety and Security Strategic Plan contains more information on safety culture and is available on our web site (see p. 68).

Direct Outputs

- Modernized transportation legislation through simplified structure and language; new administrative-based enforcement tools; improved or alternative dispute resolution and review mechanisms; and a recognition of the roles and responsibilities of the people we regulate in developing a strong safety culture. (To be demonstrated by the new multi-modal Transportation Appeal Tribunal of Canada Act, and amendments to the *Canada Shipping Act* and *Motor Vehicle Transport Act*.)
- Improved process for developing regulations, with a particular emphasis on exploring opportunities for broader consultations, as was already done with the Transportation of Dangerous Goods (TDG) Regulations (see sidebar). (To be demonstrated by a comprehensive review of the *Aeronautics Act* that will recommend improvements and changes to the legislative framework.)
- Alternative — and less prescriptive — regulations to provide greater flexibility to the people we regulate, while maintaining or improving levels of safety. (To be demonstrated by the development of Safety Management Systems Regulations for rail, and standards and guidelines as part of the *Canada Shipping Act* reform.)
- Harmonized regulations, policies and standards — particularly at the international level — to promote consistent and high safety and security standards. (To be demonstrated by the development of a common aviation security framework for North America — through the North American Aviation Trilateral — to incorporate policies and standards for screening, security equipment, training, weapons detection, incident management, access, and cargo security; the Standard on Training Certification and Watchkeeping — to be introduced in 2002 — to certify and recognize seafarers with standardized accreditation; and amendments to the TDG regulations.)
- Consistent, appropriate and cost-effective intervention where action is warranted.

The development of the TDG “clear language” regulations is an example of our efforts to ensure wide-reaching consultation. The department held ongoing consultations with the Minister’s Advisory Council, the Federal-Provincial Task Force, international agencies, key trading partners, police forces, municipalities, and unions. Public meetings were also held with interested stakeholders, and professional and industry associations. Some of the results were:

- ⇒ over 5,000 copies of the draft regulations were disseminated, of which 2,000 copies were accessed via the Internet;
- ⇒ numerous articles were published in the TDG Newsletter, which has 25,000 readers; and
- ⇒ almost 2,000 comments were received.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Improved stakeholder awareness and acceptance of regulatory measures through wide-reaching consultation and communication (e.g. publications, videos and the Internet).
- Stakeholder acceptance of consistent and high standards of safety and security.
- Industry adoption of a strong safety culture.
- Increased compliance by the industries and people we regulate.
- Increased industry ability to accommodate the evolution of safety technology.
- Improved international trade through harmonized safety and security regulations, policies and high standards.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national and international transportation system.
- Competitive, efficient and effective transportation system.

2. Safety and Regulatory Oversight of Devolved Entities

Many key legislative, consultative and organizational mechanisms have been put in place to oversee the various entities whose functions were once part of Transport Canada: the Motor Vehicle Test Centre, which has been a government-owned, contractor-operated facility since 1996; the Department of Fisheries and Oceans (DFO) which has had responsibility for the Canadian Coast Guard since 1995; NAV CANADA which now has responsibility for air navigation services; and the Air Transport Security Corporation, which has responsibility for airport security. The department continues to refine and conclude its safety oversight relationships and agreements with these entities.

Direct Outputs

- A new contract by June 2001 for the Motor Vehicle Test Centre, to clearly define the roles and responsibilities of both parties.
- Agreements with DFO relating to the delivery, monitoring and reporting of various safety services on behalf of Transport Canada (e.g. inspection of marine radio telecommunication/facility equipment).
- Consistent, standardized and widely available private sector inspection services. (To be demonstrated by agreements with private sector organizations — such as marine classification societies — for inspection services delegated to them, and improved use of departmental personnel on higher risk areas.)
- Joint management and promotion of good security practices — through the Canadian Aviation Security Awareness Advisory Committee — with the Air Transport Security Corporation, Air Transportation Association of Canada, the Canadian Airports Council and NAV CANADA.
- New safety regulations, standards and policies relating to aerodromes, airports and air navigation services, in line with the Canadian Aviation Regulations.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Ability and willingness of devolved entities to effectively deliver safety services on behalf of Transport Canada.
- Adoption by devolved entities of a strong safety culture.
- Devolved aviation entities' improved awareness and acceptance of, and compliance with, safety and security regulations, standards, policies and procedures.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.
- Competitive, efficient and effective transportation system.

3. Effective Intervention – Inspection and Monitoring Program

There are approximately 1,400 inspectors within the Safety and Security business line, representing nearly 50 per cent of its workforce. The department's inspectors are critical to the delivery of Transport Canada's mandate since it is the group that inspects and monitors the regulatory compliance of the transportation industry. To this end, the department continues to explore and promote the most appropriate forms of intervention to achieve compliance. For example, the department is moving from an exclusively hands-on, transaction-based compliance and enforcement approach to one of monitoring, audit and consultation. This will allow the inspectors to assist the transportation industry in finding better ways to comply with regulations and build a strong safety culture.

Direct Outputs

- Monitoring of manufacturers' self-certification processes of motor vehicles and equipment.
- Investigation of safety-related vehicle and equipment defects that may lead to potential recalls.
- Security compliance monitoring adjustments, with increased focus on the use of risk management, testing, and concentrated compliance campaigns for a more effective and efficient use of security resources.
- National training programs for departmental personnel involved in marine and rail safety, and for external and departmental personnel involved in emergency and security preparedness.
- Aviation regulatory inspections, audits and pro-active enforcement actions, such as publishing the names of corporate offenders.
- Streamlined certification process for aeronautical products. (To be demonstrated by the timely award of Canadian certificates.)
- Evaluation of the safety oversight program for commercial and business aviation, and identification of opportunities for alternative program delivery and more efficient resource utilization.
- Foreign ship inspections (port state control) and intervention where necessary, and targeted monitoring on small passenger ships to assess the impact of relaxed inspections on these vessels.
- Application of risk management concepts to allow inspectors to focus on problem areas.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ over 30 federally regulated railways and 200,000 Canadian locomotives, freight and passenger cars and equipment units
- ⇒ 3,500 vehicle manufacturers and importers
- ⇒ 40,000 inspection points pertaining to the transportation of dangerous goods
- ⇒ 47,000 registered ships
- ⇒ 7,000 aerodrome facilities and 1,000 aeronautical product organizations
- ⇒ 2,000 commercial and corporate (domestic and foreign) air carriers

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Vehicle manufacturers' willingness to design and construct safer motor vehicles and equipment to minimize the risk associated with their use.
- Improved industry awareness and acceptance of safety regulations, standards, policies and procedures.
- Industry compliance with regulatory instruments.
- Improved awareness of emergency and security preparedness roles and responsibilities.
- National consistency in the application of regulations.
- Client satisfaction with the service delivery process for the certification of aeronautical products.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.

4. Safety Management Systems

Safety management systems (SMS) ensure that safety is given management time and corporate resources, and is subject to performance measurement and monitoring. It is anticipated that increased management attention to safety — coupled with an enhanced safety culture within the industry — will reduce public and employee fatalities and injuries, reduce property damage resulting from accidents, and reduce the impact of accidents on

the environment. SMS will also enable industry to demonstrate in a concrete and visible manner its commitment to the safety of employees, customers and the public, and will help industry comply with regulatory requirements.

Direct Outputs

- A Rail Safety Management Systems framework, and regulations that will address performance indicators and safety goals, risk assessment, responsibilities and authorities, and monitoring, evaluation, and auditing processes.
- A Marine Quality Assurance Program and implementation plan to monitor and audit statutory safety functions that have been delegated to private sector organizations, and the elimination of duplicated services.
- A feasibility study on self-regulation for business aviation.
- A safety framework for aviation safety in Canada through the Flight 2005 initiative (see pg. 39 for details on this initiative and related SMS results).

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Availability of rail industry safety performance data based on SMS.
- Adoption by the rail industry of safe practices.
- Consistent and effective marine program delivery.
- Adoption by industry of SMS.
- Recognition of the shared roles and responsibilities of the people we regulate and their ability to develop a strong safety culture.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.
- Competitive, efficient and effective transportation system.

5. Security and Emergency Plans and Technologies

Direct Outputs

- A National All Hazards Plan to ensure the provision of national transportation services and resources in emergency circumstances.
- A departmental Emergency Preparedness Exercise Plan to harmonize and co-ordinate the annual emergency response exercise activities of all modes.
- Modal co-ordination and inter-operability during emergency response circumstances, and maximum value and benefit from available emergency response resources.
- A policy framework and implementation plan for industry deployment of explosives detection technology at Canadian airports.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased levels of awareness and co-operation in the transportation emergency response community.
- Enhanced industry awareness of new security technology requirements and benefits.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.

6. Research and Development

Direct Outputs

- Modal and cross-modal research and development projects aimed at improving the safety, security, energy efficiency, and accessibility of the Canadian transportation system, while protecting the environment.
- Enhancement of the department's technological capability to meet its strategic objectives and to promote innovation in transportation.
- Intelligence gathering and advice related to the impacts of technology on critical transportation issues.

SOME R&D INITIATIVES:

- ⇒ Fatigue management technology aids
- ⇒ Human factors requirement study for trace explosive detection system
- ⇒ Generic tests for accessible vehicle conversions
- ⇒ Laser detection prototype evaluation
- ⇒ Contaminated runway performance analysis
- ⇒ On-site collision data collection system
- ⇒ Electric vehicle operational evaluation

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Willingness by partners (e.g. other government departments, provinces, international agencies and academia) to collaborate on transportation innovation for the public good.
- Adoption of new technologies, practices and processes by sector participants.

Ultimate Outcomes

- A safe and secure national transportation system.
- A competitive, efficient and effective transportation system.

7. Aircraft Services

Transport Canada provides — on a cost-recovery basis — aircraft, aircraft maintenance and modifications, and training services in support of its operations and selected programs of other federal government departments and agencies, including NAV CANADA.

Direct Outputs

- Maintenance of the fixed and rotary wing fleets in compliance with airworthiness standards.
- On-time provision of aircraft for client use.
- Policies and operating directives controlling flight operations to ensure the safe and efficient operation of all Transport Canada aircraft.
- A national training program for all pilots flying Transport Canada aircraft.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Client satisfaction with levels of service and safety.
- Increased pilot knowledge and capability from training courses.

Ultimate Outcomes

- A highly skilled and professional pilot complement.
- Efficient and effective aircraft services to support departmental and other client operations that contribute to a safe transportation system.

8. Key Safety Initiatives

(A) ROAD SAFETY VISION 2001

Through wide-reaching public-private partnerships, the department continues to make progress towards its vision of making Canada's roads the safest in the world.

Direct Outputs


- An ongoing campaign to promote the use of appropriate restraint systems for children.
- Surveys to determine rates of impaired driving and seat belt use.
- Implementation of the new National Safety Code standard for commercial vehicle safety ratings.
- Research on advanced air bags and side-impact protection, performance of anti-lock brake systems, and safety of on-board intelligent transportation systems.
- Evaluation of air bag performance in both frontal and side-impact collisions.
- Proposed regulations – based on research findings – on advanced air bag protection, side impact protection, and lower anchorage for child restraints.
- Finalized regulations on classifications for low-speed vehicles and power-assisted bicycles, incomplete vehicle requirements, and alternative fuel standards.
- Partnerships with provinces to enhance and improve programs on a national basis.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased public awareness and knowledge of road safety, as demonstrated by proper use of restraints.
- Adoption of safe practices by the transportation industry and users, as measured by post-audit ratings of carrier safety performance.
- Compliance by manufacturers of motor vehicles and equipment. (To be demonstrated by a combination of selective inspection and testing of representative samples, and a targeted review of manufacturers' own certification test records.)
- Collaboration among all levels of government and industry. (To be demonstrated by enhanced provincial impaired driving programs; consistent provincial implementation of the National Safety Code's safety ratings; safer motor vehicle and equipment design and construction by industry; and improved and consistent collision data gathering.)
- Collaborative research to improve motor vehicle safety technology.
- Voluntary adoption by industry and transportation users of a strong safety culture.

Ultimate Outcomes

- Canada's roads are the safest in the world.

 Call our toll-free number — 1-800-333-0371 — for information on air bag deactivation. You can also visit our web site for information on vehicle recalls (see p. 68).

(B) RAIL SAFETY DIRECTION 2006

Through wide-reaching public-private partnerships, the department continues to make progress toward a 50 per cent reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents, through activities in seven key areas: education, enforcement, engineering, research, legislation, resources, and communication.

APPROXIMATE REACH:
⇒ 15,500 passive public crossings
⇒ 7,200 automated public crossings
⇒ 28,500 passive private and farm crossings

Direct Outputs

- Education and enforcement through programs such as Officer on the Train, Selective Trespass and Traffic Enforcement, and Operation Impact.
- Education and awareness programs for school children in grades four to six, ATV owners, emergency services personnel, and residents of “high-risk” trespass locations.
- Funding to the Railway Association of Canada for the preparation of promotional materials related to Direction 2006 such as safety videos for high-risk audiences; and the implementation of the Community Trespass Prevention Program to a wider audience, based on the positive-feedback of the BC Rail and CN/CP Police Pilot Project.
- Funding through the Grade Crossing Improvement Program to improve the infrastructure at highway/railway grade crossings, which will lead to the reduced probability of crossing accidents.
- Partnerships with provinces and municipalities, railway companies and their unions, law enforcement agencies, and other safety and public service organizations.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased public awareness and involvement in eradicating the problem of trespassers on railway property.
- Reduced probability and severity of crossing accidents through improvements to crossings.
- Industry's adoption of a safety culture.
- Enhanced understanding of the technological, operational and human factors involved in highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents.

Ultimate Outcomes

- A 50 per cent reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by the year 2006 (from base year of 1995).

 Information on Direction 2006 is on our web site at [<http://www.direction2006.com>].

(C) FLIGHT 2005 – A CIVIL AVIATION SAFETY FRAMEWORK FOR Canada

Direct Outputs

- An aviation safety framework for meeting specified safety targets.
- Proposed regulatory amendments to initiate the implementation of safety management principles. (Notices of proposed amendments will be tabled at the Canadian Aviation Regulation Advisory Council.)
- Participation at seminars, workshops and symposia to enhance the awareness of the role of human factors in the maintenance of effective safety programs.
- Fully structured and integrated commercial pilot training programs.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ 2,000 aircraft operators (domestic and foreign)
- ⇒ 7,000 aerodrome facilities
- ⇒ 135 air navigation systems facilities
- ⇒ 10,000 aircraft maintenance engineers
- ⇒ 1,000 aeronautical product design and manufacturing organizations
- ⇒ 76,000 aviation licence holders — 41,000 private and 11,000 commercial pilots, as well as others

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Improved ability to identify areas where safety interventions are most needed.
- Increased understanding and acceptance of safety management concepts and principles.
- Implementation by industry of safety management plans and enhanced safety programs.
- Enhanced awareness of human factors and safety management systems throughout the civil aviation community.
- Enhanced pilot skills and competencies in the aviation industry.

Ultimate Outcomes

- Continued improvement on the existing high levels of aviation safety.
- High level of public confidence in the civil aviation program.

3.4 Departmental Administration Business Line

Business Line Objective

To provide efficient and effective support services — financial, administrative, information management/information technology, human resources, communications, legal, and executive — that respond to departmental needs.

Business Line Description

This business line establishes the department's administrative accountability framework, and supports the department's other business lines by providing the essential services described above.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Corporate Services	82,064	67,963	68,709	69,068
Corporate Management	11,398	12,157	12,157	12,157
Total Planned Spending	93,461	80,120	80,867	81,226
Full Time Equivalents	854	676	672	674

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

The department is implementing a new business planning process designed to facilitate decision-making at every level. Over the next few years, greater emphasis will be put on the development and use of performance measures, and on linking business planning with the government's new performance management program to ensure clear accountability for results. There will also be a better linking of resource allocation — people, money and infrastructure — to departmental objectives.

Within the Departmental Administration business line, the Corporate Services group is developing its own strategic plan and resource strategy, with a view to providing better services to its clients, developing a capability to measure performance and results, and to optimizing the allocation and utilization of limited resources. The demand from Parliament and the public for demonstrated value of services is, in part, a driving factor in the group's planning efforts and development of management systems for modernized comptrollership. At the same time, resource constraints present a challenge in our ability to meet planning and management needs. Many **government initiatives** are creating a dramatic workload increase for this business line, particularly within Corporate Services, including:

- the restructuring of the airline industry and the introduction of new Access to Information and Privacy legislation; and
- the responsibilities passed on to the department by the government and central agencies, such as modernized comptrollership, the Financial Information Strategy

(FIS), reforms in staffing and labour relations, the Universal Classification System, and a return to collective bargaining.

Program Review created a number of challenges pertaining to the **finance and administration** function, particularly to its ability to manage the reduction in departmental resources while ensuring the availability of funds required to deliver current programs and support priority transportation strategies. Delays in the implementation of some Program Review initiatives — such as the divestiture of ports and the sale of grain hopper cars — have meant that associated workload reductions have not occurred as originally expected. The move to FIS is presenting other challenges, such as training financial staff and departmental managers, building system interfaces, and creating a change in the way managers think about budgeting and investments. There is also an increasingly high demand for economic analyses relating to divestiture programs, lease issues, bridge and highway infrastructures, and sustainable development policies.

Information management/information technology (IM/IT) presents many challenges and opportunities. The strategic management of IM/IT is an integral part of all departmental activities, and there is a growing requirement to increase our capacity to provide electronic information and services to stakeholders and to the public. There is also a requirement to develop new technological capabilities that serve the department's day-to-day information requirements. In addressing these challenges, it is imperative that we increase managers' awareness of the role and costs of technology, and of the benefits of an integrated and strategic approach. It is also imperative that the evolution of IM/IT remains in synch with government initiatives, such as Government-on-Line.

From a **human resources** perspective, the ever-evolving complexity of new systems and policies create the need for employees to continuously expand and upgrade their skill sets. Competition from the private sector and other government departments for qualified employees — particularly for regulatory inspectors, technology specialists and financial officers — poses a challenge in recruitment and retention. The Corporate Services group is currently using considerable resources to address the department's urgent need to recruit and retain regulatory inspectors. Also, departmental initiatives are underway with employees and management to address the major concerns identified in the 1999 Public Service Employee Survey.

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Financial Information Strategy (FIS)

The move to FIS will enable better performance measurement, and allow departmental managers to base their decision-making on better information.

Direct Outputs

- Implementation of full accrual accounting by April 1, 2001.
- Appropriate measures to address the impact of FIS on managers, the department's current business practices, and the configuration of its financial and materiel management system.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Managers' acceptance and understanding of the information benefits to be derived from new FIS-related guidelines and procedures, which are based on accrual accounting principles.

Ultimate Outcomes

- Efficient and effective decision-making based on timely and useful information.

2. Work Force Renewal

Direct Outputs

- A human resources planning framework to support the management of a skilled and diverse departmental workforce; this includes the development and analysis of demographic information and trends for succession planning purposes.
- Implementation of staffing reform, the Universal Classification System, and competency-based management.
- Response to the needs identified in the Public Service Employee Survey and the need for management training, people management skills and leadership training.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Continuous learning environment.
- Rejuvenated departmental workforce.
- Highly-skilled and representative workforce.

Ultimate Outcomes

- Challenging, supportive and inclusive work environment that is free of systemic barriers.
- Transport Canada as an employer of choice.

3. Information Management / Information Technology

Direct Outputs

- Alignment of the IM/IT planning process with the business planning process.
- A strategic IM/IT plan (with a 3-5 year horizon) to map out substantial operational outputs, such as system changes and self-service, and incorporating the Treasury Board Enhanced Management Framework (EMF).
- An Application Management Framework to help the department better manage the full application life-cycle (e.g. define, develop, implement, support, maintain and decommission).
- Application of business case analyses to support all significant IM/IT investment proposals.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Managers' awareness of IM/IT's value in enabling and improving program delivery.
- Managers' awareness of industry direction, and products, services, policies, guidelines and standards in place governing IM/IT at Transport Canada.
- Managers' collaboration on IM/IT initiatives.
- Increased departmental collaboration with other government departments, central agencies and industry on common IM/IT initiatives.
- Managers' willingness to pursue e-services opportunities to enhance program delivery.

Ultimate Outcomes

- Effective and efficient program delivery through strategic IM/IT investments and optimum e-service opportunities.
- Maximum use of departmental resources.

- Transport Canada's delivery of services in line with Government On-Line / Service Canada initiatives.

4. Recruitment and Retention

As part of the recruitment and retention strategy to address the shortage of regulatory inspectors, the department has launched a recruitment campaign, targeting aviation and marine inspectors and engineers.

Direct Outputs

- Improved advertising of job opportunities and developmental assignments.
- Updated training courses and establishment of on-the-job training requirements.
- Automated inventory of candidates, providing more timely access to qualified applicants.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased recruitment (placement) rates and decreased attrition within the regulatory inspector community.
- Enhanced representation of employment equity designated groups.
- Increased departmental capacity to meet its regulatory mandate.

Ultimate Outcomes

- A highly-skilled, professional and representative workforce that is recognized and respected by the transportation industry.
- Public confidence and stakeholder satisfaction with levels of service and safety.

5. Cost Recovery Policy

The development of a cost recovery policy will provide industry with information about the department's longer-term cost-recovery plans and service standards related to areas of current or proposed cost recovery. Challenges posed by cost recovery include concerns over the possible effects on competitiveness within parts of the transportation system, particularly as user-pay levels increase as a result of other cost recovery efforts elsewhere in government. There are also varying levels of cost recovery across the department, which makes it difficult to employ a blanket approach for developing a departmental cost recovery policy.

Direct Outputs

- New and clearly defined policies for cost recovery in each transportation mode where Transport Canada services may be provided in the future.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Stakeholder awareness of the department's cost recovery policy and guiding principles.

Ultimate Outcomes

- Enhanced efficiency in the transportation sector as stakeholders base their decisions on a full understanding of the cost of services provided. This will likely lead to stakeholders assuming a greater responsibility for the provision of transportation services.

4.0 Horizontal Initiatives

4.1 Major Legislative and Regulatory Initiatives

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Complete the reform of the <i>Canada Shipping Act</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Delegation of inspection activities to independent agencies (e.g. classification societies) with responsibilities for marine safety quality assurance. • Modern legislation and clear delineation of ministerial responsibilities. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enhanced enforcement scheme to increase the level and rate of compliance. 	<ul style="list-style-type: none"> • A safe, secure and economically viable national marine transportation system.
Pursuant to the <i>Motor Vehicle Safety Act</i> : <ol style="list-style-type: none"> 1. Introduce proposed regulations on advanced air bag protection, side-impact protection and lower anchorages for child restraints. 2. Finalize regulations on low-speed vehicle and power-assisted bicycle classifications, incomplete vehicle requirements, and alternative fuel standards. 	<ul style="list-style-type: none"> • Compliance testing and enforcement activities. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manufacturer improvements in design and construction of motor vehicles with higher levels of collision avoidance and crash-worthiness capability. 	<ul style="list-style-type: none"> • A reduction in injuries and fatalities resulting from motor vehicle use, leading to Canada having the safest roads in the world.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Amend the <i>Motor Vehicle Transport Act, 1987</i> to provide a national framework for provincial regulation of extra-provincial motor carrier (truck and bus) operators, focused on carrier safety performance. The amendments will make reference — at a national level — to carrier performance standards developed by the federal and provincial governments and industry through a formal consultative process under the auspices of the Canadian Council of Motor Transport Administrators.	<ul style="list-style-type: none"> • A national framework for carrier safety performance, including collaboratively developed standards. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consistent and comprehensive provincial application of the National Safety Code Standard 14 – Safety Ratings. 	<ul style="list-style-type: none"> • A reduction in injuries and fatalities resulting from the involvement of extra-provincial carriers. • Canada's roads are the safest in the world.
Introduce the proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act , which will continue the Civil Aviation Tribunal as a multi-modal transportation tribunal reviewing the actions taken under several pieces of transportation legislation.	<ul style="list-style-type: none"> • Defined jurisdiction of the tribunal and identification of the actions subject to tribunal review. • Amendments to the <i>Railway Safety Act</i>, <i>Aeronautics Act</i>, <i>Marine Transportation Security Act</i>, and the <i>Canada Shipping Act</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased consistency in the treatment of those we regulate. 	<ul style="list-style-type: none"> • A safe and secure national transportation system.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
<p>Introduce the proposed Airline Restructuring Act — including revisions to the <i>Canada Transportation Act</i>, the <i>Air Canada Public Participation Act</i> and the <i>Competition Act</i> — to ensure that the restructuring of Canada's airlines is accomplished in an orderly fashion with the least possible disruption to communities, the travelling public and airline employees, while maintaining a competitive market place and a viable airline industry. The legislation will address the concerns and recommendations provided by the Standing Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications during their hearings into airline restructuring in November 1999. (Bill C-26 was introduced in the House on February 17, 2000.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A communications and consultation strategy to keep stakeholders informed during the legislative process. • Consultations with the Canadian Transportation Agency and the Competition Bureau. • A liberalized regime to allocate international routes to Canadian air carriers. • Conditions that reduce barriers to new entry and foster competition. 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased stakeholder awareness, understanding and acceptance of changes. • Existing and new operators encouraged to expand into new markets. 	<ul style="list-style-type: none"> • A safe and healthy Canadian airline industry, controlled by Canadians for Canadians. • The capability to compete with the biggest and best airlines in the world while providing an acceptable service level to all points in Canada at fair prices.
<p>Introduce by June 2000 the proposed Grain Transportation Act, including amendments to the <i>Canada Transportation Act</i> and possibly the <i>Canadian Wheat Board Act</i>, to ensure that the grain handling system promotes accountability, competition and efficiency.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A communications and consultation strategy to keep stakeholders informed during the legislative process. • Consultations with Agriculture and Agri-Food Canada. • A framework for a grain handling transportation system that promotes accountability, competition and efficiency. 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased stakeholder awareness, understanding and acceptance of changes. • Implementation by grain industry stakeholders of needed changes to their roles, business practices and informal institutions. 	<ul style="list-style-type: none"> • A commercial, contract-based grain handling and transportation system that meets the needs of Canadians.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Introduce a new Marine Liability Act to consolidate existing marine liability regimes into a single act, and retroactively validate certain by-laws made under the <i>Canada Ports Corporation Act</i> and regulations made under the <i>Pilotage Act</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Federal law concerning shipowners' liability to passengers for injury or loss of life. • Uniform rules for apportioning liability. • Protection of the rights of the travelling public in marine transportation. • A comprehensive approach to marine liability legislation and regulation. • A logical framework for future liability regimes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Improved awareness about potential exposures and insurability. 	<ul style="list-style-type: none"> • An efficient and economically viable marine transportation system by ensuring prompt and adequate compensation for accidents involving the marine mode.
Amend the <i>Shipping Conferences Exemption Act, 1987</i> to streamline its administration and encourage a more competitive operating climate in liner shipping.	<ul style="list-style-type: none"> • Reduced regulatory and paper burden on the industry. • Retain exemption from the <i>Competition Act</i> and inject additional pro-competitive provisions. 	<ul style="list-style-type: none"> • Greater flexibility in contracting options between carriers and shippers. • Support convergence of Canadian legislation with that of major trading partners. 	<ul style="list-style-type: none"> • An efficient and more competitive marine transportation system.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Pursuant to recent amendments to the <i>Railway Safety Act</i> , introduce Safety Management System Regulations .	<ul style="list-style-type: none"> A formal framework for integrating safety into daily railway operations. 	<ul style="list-style-type: none"> Availability of safety performance data based on the new regulations. Adoption of safe practices through adoption of the regulation components. Recognition of the shared roles and responsibilities of those we regulate, and progress in developing a strong "safety culture". Increased voluntary compliance. 	<ul style="list-style-type: none"> A safe and secure national transportation system.
Continue with the amendment of the Transportation of Dangerous Goods Regulations into a "clear language" format.	<ul style="list-style-type: none"> Clear, precise and easy-to-read regulations in which the information is more readily accessible to the reader. 	<ul style="list-style-type: none"> Increased compliance, awareness and understanding of the regulations, for both the people we regulate and those who enforce the regulations. 	<ul style="list-style-type: none"> Public safety in the transportation of dangerous goods in Canada.
Develop the Public Port and Public Port Facilities Regulations , which will replace the Government Wharves Regulations and Public Harbour Regulations.	<ul style="list-style-type: none"> Regulations that manage and control the development and use of public ports and port facilities (e.g. those ports not yet transferred and remote ports). Stakeholder consultation. Regulatory oversight. 	<ul style="list-style-type: none"> Stakeholder compliance, awareness and understanding of new regulations. 	<ul style="list-style-type: none"> An adequate, safe, efficient and environmentally responsible public ports' system.

4.2 Sustainable Development Strategy

In December 1997, Transport Canada tabled its *Sustainable Development Strategy* (SDS) in the House of Commons, identifying eight strategic challenges and 47 commitments that will shape the transportation sector. The department's work in these areas will help foster a more sustainable transportation system — one that is safe, efficient and environmentally sound for Canada's present and future generations. Specific initiatives under each of the challenges have been identified as priorities for fiscal year 2000-2001. These initiatives, as presented below, are being pursued both by Transport Canada and in partnership with others. To improve the department's reporting in the years to come, internal work has commenced to devise a set of performance measures for the eight challenges. Once finalized, these measures will be included in future Reports on Plans and Priorities.

Ultimate outcome: Minimize the risk of environmental damage from transportation accidents (Challenge 1)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
Input in the development of a <i>Code of Polar Navigation</i> through the International Maritime Organization.	Marine shippers' acceptance and conformity to international guidelines, which will address pollution-prevention, regulation, and operational measures pertaining to transportation activity in Arctic waters.
Provide environmental assessment training to officials through one-to-one discussions, provision of training material and training sessions.	Increased awareness and understanding of officials to undertake environmental assessments.
Continue to administer and promote the mandatory Emergency Response Assistance Program (ERAP). Conduct inspections of active ERAPs, as well as random inspections of existing plans.	Raised awareness of environmental safety and preventative accident measures through ERAP.

Ultimate outcome: Promote "greening" of operations in the transportation sector (Challenge 2)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
Continue implementation of Environmental Management System (EMS) framework at TC headquarters and in the five regions. Review existing EMS implementation and conduct EMS audits of regions against established departmental criteria.	Adoption by the transportation sector of environmental best practices.
Improve operational management of glycol effluent through analysis of airport storm water management program. Publish glycol monitoring results for the de-icing season in September 2000.	Reduced glycol effluent in storm water.
Promote the <i>Land Use and Environmental Control Manual</i> in co-operation with the International Civil Aviation Organization (ICAO). Distribute or present manual to key transportation stakeholders at conferences, committee meetings, etc.	Increased awareness and use of manual in airport sector.

Ultimate outcome: Reduce air emissions from transportation sources (Challenge 3)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
Transport Canada and its Canadian partners will continue to work within the International Civil Aviation Organization's Committee on Aviation Environmental Protection to: <ul style="list-style-type: none"> • reduce source emissions from aircraft, and ensure attainment of the strictest technological standards that are technologically feasible, economically justified and environmentally beneficial; and • develop and promote technologies and best operating practices that contribute to the reduction in operational emissions from aircraft. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adoption into the Canadian Aviation Regulations and the regulatory framework of other nations of more stringent certification standards applicable to new aircraft engine designs in terms of aircraft engines emissions. This will ensure that the world's future fleet of aircraft will produce less emissions for a given mission characteristic. 2. Adoption by operators and service providers of industry technology and operating practices that will reduce emissions and fuel consumption, and increase the capacity and efficiency of the aviation system.
Implement Transport Canada's commitments in the Federal Smog Management Plan by supporting the introduction of Canada-wide standards on particulate matter and ozone; and conduct annual vehicle emissions inspection clinics.	Willingness by transportation sector and consumers to take action to reduce emissions contributing to smog.
Continue participation in the "Electric Vehicle - Montreal 2000" project, which enables the department's Quebec Region to integrate two electric vehicles into its operational fleet.	Increased understanding of alternative vehicles for the automotive market.
Develop initiatives in the transportation sector that contribute to the National Climate Change Strategy.	Adoption by Canadians and industry groups of more sustainable transportation practices, to further Kyoto Protocol commitments.

Ultimate outcome: Promote education and awareness on sustainable transportation (Challenge 4)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
Develop and implement the internal Green Commute program to promote sustainable transportation within the department by developing internal promotional materials, including <i>Green Commute</i> employee kits, presentations, and newsletters.	Better understanding of sustainable transportation within Transport Canada. Demonstration of leadership in promoting sustainable transportation benefits to the broader community.
Implement Moving On Sustainable Transportation (MOST) — a leveraged funding program — in co-operation with other departments and stakeholders by evaluating project proposals by advisory committee assessment; and promoting MOST through its web page, conferences, printed materials, etc.	Awareness and acceptance of innovative approaches toward sustainable transportation at the community and national levels.

Ultimate outcome: Assess the department's direct budgetary transfers for their environmental impact (Challenge 5)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Update Transport Canada's policy on Strategic Environmental Assessment (SEA), including a background and issues paper, SEA guidance material for policy development, and training.	Ability of departmental managers and decision-makers to better incorporate sustainable development into new policies and programs.	
Ultimate outcome: Refine sustainable transportation performance indicators (Challenge 6)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Conduct a baseline assessment of existing sustainable transportation indicators by working with other government departments and non-governmental organizations (e.g. Centre for Sustainable Transportation).	Better understanding of existing sustainable transportation models to aid in the development of a Canadian set of quantifiable indicators by 2005.	
Ultimate outcome: Understand the environmental costs of transportation (Challenge 7)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Prepare a paper on the case for incorporating environmental costs in transportation pricing, and on potential responses by the department.	Better understanding of environmental costs and the need to consider these in decision-making.	
Ultimate outcome: Develop and promote the application of cleaner transportation systems and technologies (Challenge 8)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Undertake research and development projects that are directly related to sustainable transportation, safety and efficiency.	Canada's development and adoption of cleaner and safer transportation systems and technologies.	

4.3 Modernization of Comptrollership

Transport Canada is one of 11 pilot departments participating in the Treasury Board initiative on the Modernization of Comptrollership. Comptrollership functions — once administered corporately and often the responsibility of financial specialists — are now expected to be carried out by all managers. Successful modernization of comptrollership will be based on achievements in seven essential areas:

- ✓ leadership;
- ✓ human resources development;
- ✓ values and ethics;
- ✓ performance information;
- ✓ risk management;
- ✓ stewardship; and
- ✓ accountability.

In 1999, a Transport Canada Comptrollership Office was established to manage this modernization effort, and ongoing work will be carried out under the title “Management Improvement Initiative”. There are a number of activities now underway in support of this initiative, all of which illustrate that Transport Canada is not starting at “square one” in the modernization effort.

The Safety and Security business line is implementing its Safety and Security Strategic Plan, which provides an overall framework for strategic initiatives and will link them to individual service line business plans and performance measures. This business line is also actively pursuing the improvement of its risk management processes through the development of a more systematic, integrated and continuous approach to managing risk. Also, in collaboration with the Comptrollership Office, it is contributing its expertise to the development of a department-wide policy, framework(s), and application methodology for general use. The business line is also establishing a multi-modal data framework of occurrence and safety-related information, which will include the development of a data warehouse and capabilities for trend analysis, risk assessment, performance measurement, and the demonstration of results achieved.

In the area of performance measurement, the Programs and Divestiture business line is well-advanced in its design and adoption of performance information related to the Sustainable Development Strategy, to which Transport Canada is committed. Also key to the successful implementation of modern comptrollership is the revitalized strategic business planning process being carried out in most of the department’s groups and regions.

Direct Outputs

- Complete a comptrollership capacity check and baseline assessment in 2000.
- Develop and implement an Action Plan in 2000.
- Contribute to improved performance measurement logic as part of the department’s business planning process.
- Advance Transport Canada comptrollership practices beyond those found in the baseline assessment.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Heightened awareness of the principles of modern comptrollership.
- Improved departmental management performance in the seven essential areas of comptrollership, as demonstrated by future capacity assessments and surveys.

Ultimate Outcomes

- Enhanced achievement of Transport Canada's mission, mandate and strategic objectives, resulting from managers who are knowledgeable about — and practice — modern comptrollership principles.

4.4 Evaluating the Department's Contributions

Managers are responsible for regularly monitoring the performance of their policies and programs. They are supported by the departmental evaluation function which, consistent with the comptrollership initiative, provides advice and assistance in developing performance measurement regimes. Other key aspects of the evaluation function are the development of frameworks that set out plans for future evaluations, and studies that assess how Transport Canada's policies and programs are making a difference to Canadians, industry, the transportation system and the environment.

Direct Outputs

- Performance measurement support (e.g. human resources, rail safety, sustainable development).
- Evaluation frameworks (e.g. *Canada Marine Act*, air navigation policy).
- Evaluation studies (e.g. St. Lawrence Seaway).

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Managers' willingness to work toward common performance objectives.
- Managers' understanding of, and ability to, measure performance.
- Managers' ability to demonstrate results and added-value.
- Improved decision-making about policies, programs and resource allocations.

Ultimate Outcomes

- Improved departmental performance and results.
- Cost-effective departmental policies and programs.
- Transport Canada as a leader in performance-based measurement.

4.5 Communications

Transportation is a key element of Canada's strong and dynamic economy. As indicated in the October 1999 Speech from the Throne:

"To increase trade and economic growth, we must ensure that we have the capacity to move people and goods safely and efficiently."

In support of the departmental business lines, Transport Canada has a Strategic Corporate Communications Strategy that sets out the following communications goals:

- help maintain public confidence in the transportation system;
- demonstrate the department's leadership role; and
- heighten the profile of transportation.

To achieve these goals, the department is maintaining and enhancing its traditional methods of communication with the public and stakeholders. The department's people are working more

closely with industry and the provinces on safety promotion, and are improving electronic interface with Canadians and the world. For example:

- The department is expanding and improving information distribution mechanisms, producing more plain language information products, expanding media response programs and improving its review and evaluation process for corporate publications, to provide Canadians with timely and clear information.
- The department is enhancing its display and exhibit activities to reach out more directly to Canadians. Also, specific publications, such as *Highlights*, outline the role of Transport Canada and highlight areas that affect the day-to-day life of Canadians.
- The department is enhancing safety and its promotion with such programs as Road Safety 2001, Flight 2005, and Rail Safety 2006 by working together with industry and/or with the provinces. These programs are aimed at improving safety on the road, in the air and at rail crossings.
- The department is revising its web site to better meet the information needs of not only industry but Canadians at large, and in fact the world. Special attention will be given to the informational needs of youth, who are Canada's transportation leaders of tomorrow. In this way the department will support the government's aim "... *to be known around the world as the government most connected to its citizens.*" (Speech from the Throne, October 12, 1999).

To support the government's focus on "*the recruitment, retention and continuous learning of a skilled federal workforce*" (Speech from the Throne), the department also has a corporate internal communications strategy. This strategy supports the department's aims at being an employer of choice. It emphasizes face-to-face communications and provides guidance and support to senior and middle managers in promoting up-and-down communications. Special recruitment drives — such as those for safety inspectors — are supported by strong advertising campaigns outlining the essential contribution made by the employees of the department.

5.0 Financial Information

Table 1 – Spending Authorities

Vote	Transport Canada	2000-2001	1999-2000
		Main Estimates	Main Estimates
1	Operating expenditures	145,963	135,449
5	Capital expenditures	81,395	84,880
10	Grants and Contributions	284,668	315,765
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	38,641	38,236
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	48,378	40,578
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	170,304	170,304
(S)	Minister of Transport – Salary and motor car allowance	52	49
(S)	Payments to Canadian National Railway Company – Victoria Bridge, Montreal	11,315	11,315
(S)	Contributions to employee benefit plans	48,401	45,042
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,631	1,573
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	47,600	46,600
Total Department		878,348	889,791

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 2 – Summary of Capital Spending by Business Line

Business Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000¹	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
Policy				
Transportation Policy	611	532	532	532
System Monitoring and Analysis	--	--	--	--
	611	532	532	532
Programs and Divestiture				
Airports	52,734	56,116	69,014	119,549
Ports	7,782	6,019	5,611	741
Surface	--	22	21	21
Environment	1,100	60	60	60
	61,616	62,217	74,706	120,371
Safety and Security				
Multi-modal Safety	64	69	15	15
Aviation Safety	1,083	781	781	781
Marine Safety	1,867	1,247	668	550
Rail Safety	33	125	126	126
Transport Dangerous Goods	--	58	58	58
Road Safety	853	1,204	1,204	1,204
Research and Development	--	--	--	--
Security and Emergency Preparedness	489	136	136	136
Aircraft Services	3,847	10,335	3,309	994
	8,236	13,955	6,297	3,864
Departmental Administration				
Corporate Services	6,739	4,668	3,792	3,792
Corporate Management	28	23	23	23
	6,767	4,691	3,815	3,815
Total Capital Spending	77,230	81,395	85,350	128,582

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Table 3 – Summary of Transfer Payments

Business Line <i>(\$ thousands)</i>	Forecast Spending 1999-2000¹	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
Grants				
Policy	22,040	22,040	22,040	22,040
Programs and Divestiture	--	--	--	--
Safety and Security	100	100	--	--
Departmental Administration	--	--	--	--
Total Grants	22,140	22,140	22,040	22,040
Contributions				
Policy	42,091	40,622	31,743	31,154
Programs and Divestiture	205,974	270,991	206,756	146,567
Safety and Security	12,958	9,830	13,081	13,081
Departmental Administration	--	--	--	--
Total Contributions	261,023	321,443	251,580	190,801
Total Grants and Contributions	283,163	343,583	273,620	212,842

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Table 4 – Source of Respendable and Non-respendable Revenue

Business Line (\$ thousands)	Forecast Revenue 1999-2000¹	Planned Revenue 2000-01	Planned Revenue 2001-02	Planned Revenue 2002-03
Respendable Revenue:				
Programs and Divestiture				
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	14,482	5,449	2,047	2,047
• Airports – Concessions	12,722	4,923	217	217
• Airports – Rentals	9,666	8,302	5,057	5,180
• Airports – Landing fees	17,393	9,174	433	433
• Airports – General terminal fees	12,677	5,241	285	285
• Airports – Lease and chattel payments	212,744	194,070	244,113	267,294
• Recovery of payment in lieu of taxes for St. Lawrence Seaway	885	--	--	--
• Miscellaneous revenues and recoveries	1,515	1,527	81	81
	282,084	228,687	252,234	275,538
Safety and Security				
• Aviation safety fees	11,597	12,234	12,234	12,227
• Revenues from other government departments for aircraft services	3,934	2,622	2,622	2,622
• Road safety fees	989	350	350	350
• Marine safety fees	7,996	7,439	7,439	7,439
• Short line rail inspections and other revenues	105	63	63	63
• Recoveries from other government departments for aircraft services	25,017	22,093	22,093	22,093
• Recoveries from research and development activities	5,050	2,064	2,064	2,064
• Miscellaneous revenues and recoveries	229	25	25	25
	54,917	46,890	46,890	46,883
Departmental Administration				
• Lease revenue	928	433	348	92
• Recoveries for training and computer services	360	269	269	269
	1,288	702	617	361

(continued on next page)

Source of Respendable and Non-respendable Revenue (*continued*)

Business Line (\$ thousands)	Forecast Revenue 1999-2000 ¹	Planned Revenue 2000-01	Planned Revenue 2001-02	Planned Revenue 2002-03
Policy				
• International marketing revenue	50	50	50	50
• Rental revenue	140	--	--	--
• Revenues from the provision of statistical data	260	--	--	--
• Miscellaneous revenues	204	--	--	--
	654	50	50	50
Total Respendable Revenue	338,943	276,329	299,791	322,832

Non-respendable Revenue:				
Programs and Divestiture				
• Non-navigational assets – St. Lawrence Seaway	6,000	6,000	6,000	6,000
• Port sales and chattels	3,089	--	--	--
Policy				
• Hopper car leases	10,000	10,000	10,000	10,000
Total Non-respendable Revenue	19,089	16,000	16,000	16,000

Total Revenues	358,032	292,329	315,791	338,832
-----------------------	---------	---------	---------	---------

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned revenues to the end of the fiscal year.

Table 5 – Net Cost of Program for the Estimates Year

Total Department (\$ thousands)	2000-2001
Gross Planned Spending (Budgetary Main Estimates, plus adjustments)	1,252,177
Plus: Services received without charge	
• Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	24,231
• Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	13,361
• Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	4,200
• Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	4,307
	46,098
Gross Program Cost	1,298,275
Less:	
Respendable Revenue	276,329
Non-respendable Revenue	16,000
2000-2001 Estimated Net Program Cost	1,005,946

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 6 – Loans, Investments and Advances

This table reflects the expected outstanding balances on loans owed to Transport Canada at the end of each fiscal year.

Business Line (\$ thousands)	Forecast 1999-2000 ¹	Planned 2000-01	Planned 2001-02	Planned 2002-03
Programs and Divestiture				
Loan to Hamilton Harbour Commission	25	25	25	25
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	26,975	26,799	26,623	26,440
Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	1,215	1,215	1,215	1,215
Total Outstanding Loan Balances	28,215	28,039	27,863	27,680

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast to the end of the fiscal year.

6.0 Other Information

6.1 Statutes Administered by the Minister of Transport

The Minister has sole responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Aeronautics, An Act respecting Regulations made pursuant to s. 5</i>	1969-70, c. 45
<i>Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act</i>	1992, c. 5
<i>Blue Water Bridge Authority Act</i>	1964-65, c. 6
<i>Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company Act</i>	1934, c. 63
<i>Canada Marine Act</i>	1998, c. 10
<i>Canada Ports Corporation Act</i>	R.S. 1985, c. C-9
<i>Canada Transportation Act</i>	1996, c. 10
<i>CN Commercialization Act</i>	1995, c. 24
<i>Canadian National Montreal Terminals Act, 1929</i>	1929, c. 12
<i>Canadian National Toronto Terminals Act</i>	1960, c. 26
<i>Carriage by Air Act</i>	R.S. 1985, c. C-26
<i>Carriage of Goods by Water Act</i>	1993, c. 21
<i>Civil Air Navigation Services Commercialization Act</i>	1996, c. 20
<i>Coasting Trade Act</i>	1992, c. 31
<i>Department of Transport Act</i>	R.S. 1985, c. T-18
<i>(The) Hamilton Harbour Commissioners' Act</i>	1912, c. 98
<i>Harbour Commissions Act</i>	R.S. 1985, c. H-1
<i>Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act</i>	1906-07, c. 22
<i>International Rapids Power Development</i>	1952, c. 157
<i>Marine and Aviation War Risks Act</i>	R.S.C. 1970, c. W-3
<i>Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act</i>	1986, c. 36
<i>Marine Insurance Act</i>	1993, c. 22
<i>Marine Transportation Security Act</i>	1994, c. 40
<i>Maritime Code Act</i>	1977-78, c. 41
<i>Meaford Harbour, An Act respecting</i>	1866, c. 78; 1907-08, c. 46
<i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i>	R.S. 1985, c. M-9
<i>Motor Vehicle Safety Act</i>	1993, c. 16
<i>Motor Vehicle Transport Act, 1987</i>	R.S. 1985, c. 29 (3 rd Supp.)
<i>National Transcontinental Railway Act</i>	1903, c. 71
<i>Navigable Waters Protection Act</i>	R.S. 1985, c. N-22
<i>Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act</i>	1985, c. 35
<i>Northumberland Strait Crossing Act</i>	1993, c. 43
<i>Ontario Harbours Agreement Act</i>	1963, c. 39
<i>Pilotage Act</i>	R.S. 1985, c. P-14
<i>Port Warden for the Harbour of Montreal, An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of</i>	1882, c. 45
<i>Port Warden in the Harbour of Quebec, An Act to provide for the appointment of a</i>	1871, c. 33
<i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	R.S. 1985, c. R-4
<i>Railway Safety Act</i>	R.S. 1985, c. 32 (4 th Supp.)
<i>Safe Containers Convention Act</i>	R.S. 1985, c. S-1
<i>Shipping Conferences Exemption Act, 1987</i>	R.S. 1985, c. 17 (3 rd Supp.)
<i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i>	1992, c. 34
<i>United States Wreckers Act</i>	R.S. 1985, c. U-3

The Minister shares responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Aeronautics Act</i> (Minister of National Defence)	R.S. 1985, c. A-2
<i>Arctic Waters Pollution Prevention Act</i> (Minister of Indian Affairs and Northern Development; Minister of Natural Resources)	R.S. 1985, c. A-12
<i>Bills of Lading Act</i> (Minister of Justice and Attorney General of Canada)	R.S. 1985, c. B-5
<i>Canada Shipping Act</i> (Minister of Fisheries and Oceans)	R.S. 1985, c. S-9
<i>Excise Tax Act</i> (Minister of Finance; Minister of National Revenue)	R.S. 1985, c. E-15
<i>Government Property Traffic Act</i> (Minister of Public Works and Government Services)	R.S. 1985, c. G-6
<i>National Energy Board Act</i> (Minister of Natural Resources)	R.S. 1985, c. N-7
<i>Non-Smokers' Health Act</i> (Minister of Human Resources Development)	R.S. 1985, c. 15 (4 th Supp.)
<i>Ste-Foy-St-Nicolas Bridge Act</i> (Minister of Public Works and Government Services)	1964-65, c. 16

Disclaimer:

Please note that the above list of statutes has been prepared for use as a ready reference and has no legal force or effect. For all purposes of interpreting and applying the statutes, users should consult the *Revised Statutes of Canada, 1985*, and any pertinent statutory instruments.

Transport Canada's regulations and orders are too numerous to list. Please consult the Consolidated Regulations of Canada, 1978 and any pertinent amending statutory instruments, as published in the *Canada Gazette*, Part II.

6.2 Who to Contact

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Policy Group:

Economic Analysis

NAME: Roger Roy
TELEPHONE: (613) 998-0684
E-MAIL: royr@tc.gc.ca

Program Evaluation

NAME: Jonathan Fisher
TELEPHONE: (613) 993-4418
E-MAIL: fisherj@tc.gc.ca

Corporate Relations

NAME: Ted Cherrett
TELEPHONE: (613) 991-6500
E-MAIL: cherree@tc.gc.ca

Air Policy and Programs

NAME: Brian Carr
TELEPHONE: (613) 993-1718
E-MAIL: carrb@tc.gc.ca

Marine Policy and Programs

NAME: André Pageot
TELEPHONE: (613) 998-1843
E-MAIL: pageota@tc.gc.ca

Surface Policy and Programs

NAME: Kristine Burr
TELEPHONE: (613) 998-2689
E-MAIL: burrk@tc.gc.ca

Programs and Divestiture Group:

Airport Programs and Divestiture

NAME: David Bell
TELEPHONE: (613) 993-4465
E-MAIL: belld@tc.gc.ca

Port Programs and Divestiture

NAME: Randy Morriss
TELEPHONE: (613) 990-3014
E-MAIL: morrisk@tc.gc.ca

Surface Programs and Divestiture

NAME: Brenda Baird
TELEPHONE: (613) 990-0624
E-MAIL: bairdb@tc.gc.ca

Environmental Affairs

NAME: John Forster
TELEPHONE: (613) 991-5995
E-MAIL: forstey@tc.gc.ca

Safety and Security Group:

Aviation Safety

NAME: Art LaFlamme
TELEPHONE: (613) 990-1322
E-MAIL: laflama@tc.gc.ca

Marine Safety

NAME: Bud Streeter
TELEPHONE: (613) 998-0610
E-MAIL: streetb@tc.gc.ca

Transportation of Dangerous Goods

NAME: Dr. John Read
TELEPHONE: (613) 990-1147
E-MAIL: readj@tc.gc.ca

Rail Safety

NAME: Terry Burtch
TELEPHONE: (613) 998-2984
E-MAIL: burtcht@tc.gc.ca

Road Safety

E-MAIL: RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

General road safety information:

1-800-333-0371

Vehicle importation:

1-800-511-7755 (English)

1-800-311-8855 (French)

Vehicle defects telephone line:

1-800-333-0510

Security and Emergency Preparedness

NAME: Hal Whiteman
TELEPHONE: (613) 990-3651
E-MAIL: whitemh@tc.gc.ca

Aircraft Services

NAME: Ron Armstrong
TELEPHONE: (613) 998-3316
E-MAIL: armstrd@tc.gc.ca

*Safety Programs, Strategies and
Coordination*

NAME: Gaetan Boucher
TELEPHONE: (613) 990-3797
E-MAIL: boucheg@tc.gc.ca

Communications Group:

General Enquiries

TELEPHONE: (613) 993-0055

**TRANSPORT CANADA
REGIONAL OFFICES**

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Gerry Berigan, Regional Director General
TELEPHONE: (506) 851-7315
E-MAIL: berigag@tc.gc.ca

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
*Marc Grégoire, Regional Director
General*
TELEPHONE: (514) 633-2717
E-MAIL: gregois@tc.gc.ca

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Terry Gibson, Regional Director General
TELEPHONE: (416) 952-2170
E-MAIL: gibson@tc.gc.ca

Prairie and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
David Murray, Regional Director General
TELEPHONE: (204) 984-8105
E-MAIL: murrayd@tc.gc.ca

Pacific Region

800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Mark Duncan, Regional Director General
TELEPHONE: (604) 666-5849
E-MAIL: duncanm@tc.gc.ca

CROWN CORPORATIONS

VIA Rail Canada Inc.
2 Place Ville Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9

Canada Ports Corporation
85 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6

Marine Atlantic Inc.
P.O. Box 520
Port aux Basques, Newfoundland
A0M 1C0

Atlantic Pilotage Authority
Purdy's Wharf, Tower 1
Suite 1402, 1959 Upper Water Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3N2

Laurentian Pilotage Authority
715 Victoria Place
6th Floor
Montreal, Quebec
H2Y 2H7

Great Lakes Pilotage Authority Ltd.
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

Tableau 5 – Coûts nets des programmes pour l'année visée par le Budget des dépenses

Total du Ministère (milliers \$)	2000-2001
Dépenses prévues brutes (Budget des dépenses principal, plus redressements)	1 252 177
Plus : services obtenus gratuitement	
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	24 231
• Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	13 361
• Protection assurée par Ressources humaines Canada au titre des accidents du travail	4 200
• Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	4 307
	46 098
Coûts bruts des programmes	1 298 275
Moins :	
Recettes à valoir sur le crédit	276 329
Recettes à valoir sur le Trésor	16 000
Coûts nets estimatifs des programmes en 2000-2001	1 005 946

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 6 – Prêts, investissements et avances

Ce tableau présente les soldes en cours sur les prêts dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers.

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999- 2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
Programmes et Cessions				
Prêt consenti à la Commission du havre de Hamilton	25	25	25	25
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 975	26 799	26 623	26 440
Prêts assumés de l'ex-Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1 215	1 215	1 215	1 215
Total des soldes en cours sur les prêts	28 215	28 039	27 863	27 680

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions à la fin de l'exercice.

6.3 Other Departmental Publications

Additional information on many of the subjects discussed in this document is available in other reports. A list of some of these reports is provided below.

You can get copies of Transport Canada's general publications by contacting our general enquiries line at (613) 990-2309. For information on specific publications and how to order them, contact our Library and Research Services Centre at (613) 998-5128.

Many of these documents are also available on our web site at <http://www.tc.gc.ca>.

PUBLICATIONS

- ✱ Transportation in Canada – 1998 Annual Report
- ◆ National Airports Policy
- ◆ National Marine Policy
- ◆ Airports Programs and Divestiture – Monthly Report
- ◆ Ports Programs and Divestiture – Progress Report
- ◆ Port Programs and Divestiture – Annual Report on Financial Operations
- ◆ LAA Lease Review Consultation Report
- ◆ Transport Canada's Sustainable Development Strategy
- ◆ Sustainable Transport Technology: Framework for Action
- ◆ Safety and Security Strategic Plan
- ◆ Road Safety Vision – Annual Report 1998
- ◆ Review of Bus Safety Issues
- ◆ 1998 Seat Belt Use in Canada
- ◆ Alcohol Use Among Drivers and Pedestrians Fatally Injured in Motor Vehicle Accidents
- ◆ Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics
- ◆ Review of the *Railway Safety Act* amendments and Safety Oversight and Regulatory Compliance Mechanisms
- ◆ Transportation Development Centre – Annual Review

INTERNET

- ◆ Aircraft Services – list of Transport Canada aircraft and their prime use
- ◆ Civil Aviation – publications and regulations
- ◆ Safety of Air Taxi Operations Task Force
- ◆ CANUTEC – North American emergency guidebook and statistics
- ◆ Transport of Dangerous Goods – regulations and how to comment on the update of regulations currently under revision
- ◆ Marine Safety – short publications list
- ◆ Research and Development – science and technology plan, and publications
- ◆ Road Safety – how to obtain information on vehicle standards, air bag deactivation, anti-lock brake systems, child safety, winter tire safety tips, bus safety, importation, defects, vehicle recalls, fuel consumption guide, and Acts
- ◆ Rail Safety publications

TRANSPORTATION AGENCIES

The Estimates documents for the Canadian Transportation Agency and the Civil Aviation Tribunal are available from:

Canadian Government Publishing
Ottawa, Ontario
K1A 0S9

Index

A

Air Pollution · 29
Aircraft Services · 37
Airline Restructuring Act · 47
Airport Lease Review · 25
Airports Capital Assistance Program · 25

C

Canada Port Authorities · 20
Canada Shipping Act · 45
Climate Change · 28
Cost Recovery Policy · 44

E

Environmental Assessment · 30
Environmental Remediation · 30

F

Financial Information Strategy (FIS) · 42
Flight 2005 – A Civil Aviation Safety
Framework for Canada · 39

G

Grain Transportation Act · 47

H

Highways and Bridges · 27

I

Information Management / Information
Technology · 43
Inspection and Monitoring Program · 34
Intelligent Transportation Systems · 19

M

Marine Liability Act · 48
Monitoring the Canadian Transportation
System · 21
Motor Vehicle Safety Act · 45
Motor Vehicle Transport Act, 1987 · 46

P

Port Divestiture Fund · 26
Port Transfer Fund · 26

R

Rail Safety Direction 2006 · 38
Recruitment and Retention · 44
Regulatory Reform · 32
Research and Development · 37
Review of *Canada Transportation Act* · 18
Road Safety Vision 2001 · 38

S

Safety and Regulatory Oversight of
Devolved Entities · 34
Safety Management Systems · 35
Security and Emergency Plans and
Technologies · 36
Shipping Conferences Exemption Act, 1987
· 48
St. Lawrence Seaway · 20
Sustainable Development Strategy · 28

T

Transportation Appeal Tribunal of Canada
Act · 46

W

Work Force Renewal · 43

A

Administrations portuaires canadiennes . 21
Assainissement de l'environnement . 33

C

Changements climatiques . 31

E

Évaluations environnementales . 33

Examen de la Loi sur les transports au Canada . 19

Examen détaillé des baux . 27

F

Fonds de cession des ports . 28
Fonds de transfert des ports . 28

G

Gestion/technologies de l'information . 47

L

La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes . 53

Loi sur la marine marchande du Canada . 50

Loi sur la responsabilité maritime . 53

Loi sur la reconstruction des compagnies aériennes . 52

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles . 50

Loi sur le transport du grain . 52

Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada . 51

L

Loi sur les transports routiers de 1987 . 51

P

Plans et technologies de sûreté et d'urgence . 40
Politique de recouvrement des coûts . 48
Pollution atmosphérique . 32
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires . 27
Programme d'inspection et de surveillance . 38

R

Recherche et développement . 40
Recrutement et rétention . 48
Réforme de la réglementation . 35
Renouvellement de la fonction publique . 47
Routes et ponts . 29

S

Sécurité ferroviaire – Direction 2006 . 42
Sécurité routière – Vision 2001 . 41

Services des aéronefs . 41
Stratégie d'information financière (SIF) . 46
Stratégie de développement durable . 31
Surveillance de la sécurité et de la réglementation des entités cédées . 37
Surveillance du réseau de transport canadien . 22

Systèmes de gestion de la sécurité . 39
Systèmes intelligents de transport . 20

V

Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada . 43

6.3 Autres publications ministérielles

Des renseignements complémentaires sur plusieurs des sujets abordés dans le présent document figurent dans d'autres rapports. Une liste répertoriant certains de ces rapports est fournie ci-dessous.

Vous pouvez obtenir la liste des publications générales de Transports Canada en téléphonant à notre ligne pour demandes de renseignements généraux au (613) 990-2309. Pour obtenir des renseignements sur des publications en particulier et sur la façon de les commander, veuillez vous adresser au Centre des services de recherche et de bibliothèque au (613) 998-5128.

Bon nombre de nos rapports sont aussi accessibles sur notre site Web à <http://www.tc.gc.ca>.

PUBLICATIONS

INTERNET

◆ Les transports au Canada – Rapport annuel 1998

◆ Politique nationale des aéroports

◆ Politique maritime nationale

◆ Programmes et Cessions aéroportuaires - Rapport mensuel

◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport d'étape

◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport annuel sur les opérations financières

◆ Rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL

◆ Stratégie de développement durable de Transports Canada

◆ Technologies de transport durable : cadre d'action

◆ Plan stratégique de Sécurité et Sureté

◆ Vision sécurité routière – Rapport annuel 1998

◆ Examen de la sécurité des autobus

◆ Le port de la ceinture de sécurité au

Canada, enquête de juin 1998

◆ Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons décédés dans des accidents de la route

◆ Statistiques sur les collisions de véhicules automobiles au Canada

◆ Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, de ses modifications et des Mécanismes de surveillance de la sécurité et de la conformité aux règlements

◆ Centre de développement des transports – Examen

- ◆ Services des aéronefs – liste des aéronefs de Transports Canada et leur principale utilisation
- ◆ Aviation civile – publications et règlements
- ◆ Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien
- ◆ CANUTEC – Guide nord-américain des mesures d'urgence et statistiques
- ◆ Transport des marchandises dangereuses – règlement et comment présenter des observations sur la mise à jour du règlement en voie de révision
- ◆ Sécurité maritime – liste abrégée des publications
- ◆ Recherche et développement – plan des sciences et de la technologie, et publications
- ◆ Sécurité routière – comment obtenir des renseignements sur les normes des véhicules, l'importation, les défauts, les rappels, le guide de consommation en carburant et les lois
- ◆ Publications de sécurité ferroviaire

ORGANISMES DE TRANSPORT

Les Budgets de dépenses de l'Office des transports du Canada et du Tribunal de l'Aviation civile peuvent être obtenus auprès de :

Centre de publication du Groupe
Communications Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9

Administration portuaire de Prince-Rupert
110 Third Avenue West
Prince Rupert (Colombie-Britannique)
V8J 1K8
Téléphone : (250) 627-7545

Administration portuaire de Vancouver
1900-200 Granville Street
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6C 2P9
Téléphone : (604) 665-9000

Administration portuaire de Thunder Bay
100 Main Street
Thunder Bay (Ontario)
P7B 6R9
Téléphone : (807) 345-6400

Administration portuaire de Toronto
60 Harbour Street
Toronto (Ontario)
M5J 1B7
Téléphone : (416) 863-2028

Administration portuaire de Windsor
502-251 Goyeau Street
Windsor (Ontario)
N9A 6V2
Téléphone : (519) 258-5741

Commission portuaire de Hamilton
605 James Street North
Hamilton (Ontario)
L8L 1K1
Téléphone : (905) 525-4330

Commission portuaire de Oshawa
1050 Farewell Street
Oshawa (Ontario)
L1H 6N6
Téléphone : (905) 576-0400

Administration portuaire de Montréal
Cité du Havre
Édifice du port de Montréal, Aile 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5
Téléphone : (514) 283-7042

Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin de la Grande-Anse
Ville de La Baie (Québec)
G7B 3N9
Téléphone : (418) 697-0250

Administration portuaire de Sept-Îles
1, Quai Mgr Blanche
Sept-Îles (Québec)
G4R 5P3
Téléphone : (418) 968-1232

Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 2268
Québec (Québec)
G1K 7P7
Téléphone : (418) 648-3558

Administration portuaire de Trois-
Rivières
C.P. 999
1545, Du Fleuve, Bureau 300
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5K2
Téléphone : (819) 378-3939

Administration portuaire de Saint-Jean
P.O. Box 6429, Station A
133 Prince William Street
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 2B5
Téléphone : (506) 636-4869

Administration portuaire de Halifax
1215 Marginal Road, Pier 19
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 2P6
Téléphone : (902) 426-3643

Administration portuaire de St. John's
1 Water Street
P.O. Box 6178
St. John's (Terre-Neuve)
A1C 5X8
Téléphone : (709) 772-4582

Administration de pilotage du Pacifique
300-1199, rue West Hastings
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4G9

Société des ponts fédéraux Ltée
World Exchange Plaza
840-45, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1P 1A4

SOCIÉTÉ À BUT NON LUCRATIF

Société d'administration de la voie
maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

Aéroports de Montréal
1100, boul. René-Lévesque ouest
Pièce 2100
Montréal (Québec)
H3B 4X8
Téléphone : (514) 394-7213

Administration de l'Aéroport international
de Vancouver
C.P. 23750
Succursale postale de l'Aéroport
Richmond (Colombie-Britannique)
V7B 1Y7
Téléphone : (604) 276-6500

Adm. aéroportuaire de Winnipeg
249-2000, avenue Wellington
Winnipeg (Manitoba)
R3H 1C2

Administration aéroportuaire de Calgary
Aéroport international de Calgary
2000 Airport Road N.E.
Calgary (Alberta)
T2E 6W5
Téléphone : (403) 735-1200

Administration aéroportuaire régionale
d'Edmonton
C.P. 9860
Edmonton (Alberta)
T5J 2T2
Téléphone : (403) 890-8900

Administration aéroportuaire d'Ottawa-
Macdonald-Cartier
50, chemin de l'Aéroport
Gloucester (Ontario)
K1B 9B4
Téléphone: (613) 248-2020

Adm. aéroportuaire du grand Toronto
Aéroport international Lester B. Pearson
C.P. 6031 - Toronto AMF
Toronto (Ontario)
L5P 1B2
Téléphone : (905) 676-3344

ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES/ COMMISSIONS PORTUAIRES

Administration portuaire du North-Fraser
2020 Airport Road
Richmond (Colombie-Britannique)
V7B 1C6
Téléphone : (604) 273-1866

Administration portuaire de Port-Alberni
2750 Harbour Road
Port Alberni (Colombie-Britannique)
V9Y 7X2
Téléphone : (250) 723-5312

Administration portuaire du Fraser
500-713 Columbia Street
New Westminster (C.-B.)
V3M 1B2
Téléphone : (604) 524-6655

Administration portuaire de Nanaimo
104 Front Street
P.O. Box 131
Nanaimo (Colombie-Britannique)
V9R 5K4
Téléphone : (250) 753-4146

Sûreté et Planification d'urgence
 NOM : Hal Whiteman
 TÉLÉPHONE : (613) 990-3651
 C.ÉL. : whitemh@tc.gc.ca

Services des aéronefs
 NOM : Ron Armstrong
 TÉLÉPHONE : (613) 998-3316
 C.ÉL. : armstrd@tc.gc.ca

Programmes de sécurité, stratégies et coordination
 NOM : Gaetan Boucher
 TÉLÉPHONE : (613) 990-3797
 C.ÉL. : boucheg@tc.gc.ca

Groupe des communications :

Renseignements généraux
 TÉLÉPHONE : (613) 993-0055

BUREAUX RÉGIONAUX
DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique
 95, rue Foundry
 C.P. 42
 Moncton (Nouveau-Brunswick)
 E1C 8K6
 Gerry Berigan, directeur général régional
 TÉLÉPHONE : (506) 851-7315
 C.ÉL. : beritag@tc.gc.ca

Région du Québec
 700, Leigh-Capreol
 Dorval (Québec)
 H4Y 1G7
 Marc Grégoire, directeur général régional
 TÉLÉPHONE : (514) 633-2717
 C.ÉL. : gregoim@tc.gc.ca

Région de l'Ontario
 4900, rue Yonge
 Toronto (Ontario)
 M2N 6A5
 Terry Gibson, directeur général régional
 TÉLÉPHONE : (416) 952-2170
 C.ÉL. : gibson@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord
 344, rue Edmonton
 Winnipeg (Manitoba)
 R3C 0P6
 David Murray, directeur général régional
 TÉLÉPHONE : (204) 984-8105
 C.ÉL. : murrayd@tc.gc.ca

Région du Pacifique
 800, rue Burrard
 Vancouver (Colombie-Britannique)
 V6Z 2J8
 Mark Duncan, directeur général régional
 TÉLÉPHONE : (604) 666-5849
 C.ÉL. : duncanm@tc.gc.ca

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

VIA Rail Canada Inc.
 2, Place Ville-Marie
 Montréal (Québec)
 H3B 2C9

Société canadienne des ports
 85, rue Albert
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N6

Marine Atlantique S.C.C.
 C.P. 520
 Port-aux-Basques (Terre-Neuve)
 A0M 1C0

Administration de pilotage de l'Atlantique
 Le Quai Purdy, Tour 1
 Suite 1402, 1959, rue Upper Water
 Halifax (Nouvelle-Écosse)
 B3J 3N2

Administration de pilotage des Laurentides
 715, Place Victoria
 6^e étage
 Montréal (Québec)
 H2Y 2H7

Administration de pilotage des Grands Lacs Limitée
 C.P. 95
 Cornwall (Ontario)
 K6H 5R9

6.2 Qui contacter

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Adresse postale :

Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Groupe des Politiques :

Analyse économique
NOM : Roger Roy
TÉLÉPHONE : (613) 998-0684
C.É.L. : roy@tc.gc.ca

Évaluation des programmes
NOM : Jonathan Fisher
TÉLÉPHONE : (613) 993-4418
C.É.L. : fisherj@tc.gc.ca

Relations ministérielles
NOM : Ted Cherrett
TÉLÉPHONE : (613) 991-6500
C.É.L. : cherree@tc.gc.ca

Politique et programmes du transport aérien

NOM : Brian Carr
TÉLÉPHONE : (613) 993-1718
C.É.L. : carrb@tc.tc.ca

Politique et programmes maritimes
NOM : André Pageot
TÉLÉPHONE : (613) 998-1843
C.É.L. : pageota@tc.gc.ca

Politique et programmes de surface
NOM : Kristine Burr
TÉLÉPHONE : (613) 998-2689
C.É.L. : burrk@tc.gc.ca

Groupe des Programmes et Cessions :

Programmes et Cessions – Aéroports
NOM : David Bell
TÉLÉPHONE : (613) 993-4465
C.É.L. : bellid@tc.gc.ca

Programmes et Cessions – Ports

NOM : Randy Morris
TÉLÉPHONE : (613) 990-3014
C.É.L. : morrisk@tc.gc.ca

Programmes et Cessions – Surface
NOM : Brenda Baird
TÉLÉPHONE : (613) 990-0624
C.É.L. : baridb@tc.gc.ca

Affaires environnementales

NOM : John Forster
TÉLÉPHONE : (613) 991-5995
C.É.L. : forstej@tc.tc.ca

Groupe de la Sécurité et de la Sûreté :

Sécurité aérienne
NOM : Art Laflamme
TÉLÉPHONE : (613) 990-1322
C.É.L. : laflama@tc.gc.ca

Sécurité maritime
NOM : Bud Streeter
TÉLÉPHONE : (613) 998-0610
C.É.L. : streetb@tc.gc.ca

Transport des marchandises dangereuses

NOM : Dr John Read
TÉLÉPHONE : (613) 990-1147
C.É.L. : readj@tc.gc.ca

Sécurité ferroviaire
NOM : Terry Butch
TÉLÉPHONE : (613) 998-2984
C.É.L. : butcht@tc.gc.ca

Sécurité routière
C.É.L. : RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca
Renseignements généraux sur la sécurité
routière :

1 (800) 333-0371

Importation des véhicules :

1 (800) 511-7755 (anglais)

1 (800) 311-8855 (français)

Ligne téléphonique pour signaler les
défauts des véhicules :

1 (800) 333-0510

La liste ci-dessus n'est donnée qu'à titre de référence et n'a aucun effet juridique. Pour l'interprétation et l'application des lois, l'utilisateur doit consulter les *Lois révisées du Canada* (1985) et tout texte réglementaire pertinent. Les règlements et les arrêtés de Transports Canada sont trop nombreux pour en dresser la liste. Veuillez consulter la *Codification des règlements du Canada* (1978) et tout texte réglementaire pertinent portant modification, tel que publié dans la *Gazette du Canada*, partie II.

Avertissement :

Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer
et les croisements de chemin de fer
L.R. 1985, c. R-4
L.R. 1985, c. 32 (4^e suppl.)
L.R. 1985, c. S-1
Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
Loi de 1992 sur le transport
des marchandises dangereuses
L.R. 1985, c. U-3
Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis
Loi des installations terminales à Winnipeg
1907, c. 52; 1914, c. 57

Le Ministre partage la responsabilité des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur l'aéronautique
(ministre de la Défense nationale)
L.R. 1985, c. A-2
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
(ministre des Affaires indiennes et du Nord)
et ministre des Ressources naturelles)
L.R. 1985, c. B-5
Loi sur les connaissances
(ministre de la Justice et Procureur général du Canada)
Loi sur la marine marchande du Canada
L.R. 1985, c. S-9
(ministre des Pêches et Océans)
Loi sur la taxe d'accise
L.R. 1985, c. E-15
(ministre des Finances et ministre du Revenu national)
Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État
L.R. 1985, c. G-6
(ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)
Loi sur l'Office national de l'énergie
L.R. 1985, c. N-7
(ministre des Ressources naturelles)
Loi sur la santé des non-fumeurs
L.R. 1985, c. 15 (4^e suppl.)
(ministre du Développement des ressources humaines)
Loi sur le pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas
1964-65, c. 16
(ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)

6.0 Autres renseignements

6.1 Lois administrées par le ministre des Transports

Le ministre est l'unique responsable des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5	1969-70, c. 45
Loi relative aux cessions d'aéroports	1992, c. 5
Loi sur l'Administration du pont Blue Water	1964-65, c. 6
Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »	1934, c. 63
Loi maritime du Canada	1998, c. 10
Loi sur la Société canadienne des ports	L.R. 1985, c. C-9
Loi sur les transports au Canada	1996, c. 10
Loi sur la commercialisation du CN	1995, c. 24
Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929	1929, c. 12
Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto	1960, c. 26
Loi sur le transport aérien	L.R. 1985, c. C-26
Loi sur le transport des marchandises par eau	1993, c. 21
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile	1996, c. 20
Loi sur le cabotage	1992, c. 31
Loi sur le ministre des Transports	L.R. 1985, c. T-18
Loi sur les commissions portuaires	1912, c. 98
Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard	1906-07, c. 22
Loi sur l'aménagement de l'énergie	1952, c. 157
Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne	L.R.C. 1970, c. W-3
Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.	1986, c. 36
Loi sur l'assurance maritime	1993, c. 22
Loi sur la sûreté du transport maritime	1994, c. 40
Loi sur le Code maritime	1977-78, c. 41
Loi concernant le Havre de Meaford	1866, c. 78; 1907-08, c. 46
Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles	L.R. 1985, c. M-9
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles	1993, c. 16
Loi de 1987 sur les transports routiers	L.R. 1985, c. 29 (3 ^e suppl.)
Loi sur le Chemin de fer national transcontinental	1903, c. 71
Loi sur la protection des eaux navigables	L.R. 1985, c. N-22
Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée	1985, c. 35
Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	1993, c. 43
Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario	1963, c. 39
Loi sur le pilotage	L.R. 1985, c. P-14
Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal	1882, c. 45
Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec	1871, c. 33

Thunder Bay Port Authority
100 Main Street
Thunder Bay, Ontario
P7B 6R9
Telephone: (807) 345-6400

Toronto Port Authority
60 Harbour Street
Toronto, Ontario
M5J 1B7
Telephone: (416) 863-2028

Windsor Port Authority
502-251 Goyeau Street
Windsor, Ontario
N9A 6V2
Telephone: (519) 258-5741

Hamilton Harbour Commission
605 James Street North
Hamilton, Ontario
L8L 1K1
Telephone: (905) 525-4330
Oshawa Harbour Commission
1050 Farewell Street
Oshawa, Ontario
L1H 6N6
Telephone: (905) 576-0400

Administration portuaire de Montréal
Cité du Havre
Edifice du port de Montréal, Aile 1
Montréal, Québec
H3C 3R5
Telephone: (514) 283-7042

Administration portuaire du Saguenay
6600 chemin de la Grande-Anse
Ville de La Baie, Québec
G7B 3N9
Telephone: (418) 697-0250

Administration portuaire de Sept-Îles
1 Quai Mgr Blanche
Sept-Îles, Québec
G4R 5P3
Telephone: (418) 968-1232

Administration portuaire de Québec
150, rue d'Albousie
C.P. 2268
Québec, Québec
G1K 7P7
Telephone: (418) 648-3558

Administration portuaire de Trois-Rivières
C.P. 999
1545, Du Fleuve, Bureau 300
Trois-Rivières, Québec
G9A 5K2
Telephone: (819) 378-3939

Saint John Port Authority
P.O. Box 6429, Station A
133 Prince William Street
Saint John, New Brunswick
E2L 2B5
Telephone: (506) 636-4869

Halifax Port Authority
1215 Marginal Road, Pier 19
Halifax, Nova Scotia
B3J 2P6
Telephone: (902) 426-3643

St. John's Port Authority
1 Water Street
P.O. Box 6178
St. John's, Newfoundland
A1C 5X8
Telephone: (709) 772-4582

CANADA PORT AUTHORITIES / HARBOUR COMMISSIONS

MacDonald-Cartier Airport Authority
50 Airport Road
Gloucester, Ontario
K1B 9B4
Telephone: (613) 248-2020

Greater Toronto Airports Authority
Lester B. Pearson International Airport
P.O. Box 6031 - Toronto AMF
Toronto, Ontario
L5P 1B2
Telephone: (905) 676-3344

North Fraser Port Authority
2020 Airport Road
Richmond, British Columbia
V7B 1C6
Telephone: (604) 273-1866

Port Alberni Port Authority
2750 Harbour Road
Port Alberni, British Columbia
V9Y 7X2
Telephone: (250) 723-5312

Fraser River Port Authority
500-713 Columbia Street
New Westminster, British Columbia
V3M 1B2
Telephone: (604) 524-6655

Nanaimo Port Authority
104 Front Street
P.O. Box 131
Nanaimo, British Columbia
V9R 5K4
Telephone: (250) 753-4146

Prince Rupert Port Authority
110 Third Avenue West
Prince Rupert, British Columbia
V8J 1K8
Telephone: (250) 627-7545

Vancouver Port Authority
1900-200 Granville Street
Vancouver, British Columbia
V6C 2P9
Telephone: (604) 665-9000

NOT-FOR-PROFIT CORPORATION

St. Lawrence Seaway Management
Corporation
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

AIRPORT AUTHORITIES

Aéroports de Montréal
2100-1100 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Quebec
H3B 4X8
Telephone: (514) 394-7213

Vancouver International Airport Authority
P.O. Box 23750, Airport Postal Outlet
Richmond, British Columbia
V7B 1Y7
Telephone: (604) 276-6500

Winnipeg Airports Authority
249-2000 Wellington Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3H 1C2

Calgary Airport Authority
Calgary International Airport
2000 Airport Road N.E.
Calgary, Alberta
T2E 6W5
Telephone: (403) 735-1200

Edmonton Regional Airports Authority
P.O. Box 9860
Edmonton, Alberta
T5J 2T2
Telephone: (780) 890-8900

Pacific Pilotage Authority
300-1199 West Hastings Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4G9

Federal Bridge Corporation Ltd.
World Exchange Plaza
840-45 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1P 1A4

Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor (suite)

Secteur d'activité	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
(milliers \$)				
Politiques				
• Recettes au titre du marketing international	50	50	50	50
• Recettes de location	140	--	--	--
• Recettes découlant de la fourniture de données stat.	260	--	--	--
• Recettes diverses	204	--	--	--
	654	50	50	50
Total des recettes à valoir sur le crédit	338 943	276 329	299 791	322 832

Recettes à valoir sur le Trésor :				
Programmes et Cessions				
• Recettes hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	6 000	6 000	6 000	6 000
• Ventes de ports et chateaux	3 089	--	--	--
Politiques				
• Locations de wagons-trémiés	10 000	10 000	10 000	10 000
Total des recettes à valoir sur le Trésor	19 089	16 000	16 000	16 000

Total des recettes	358 032	292 329	315 791	338 832
---------------------------	---------	---------	---------	---------

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 4 – Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor

Secteur d'activité	1999-2000 ¹	2000-01	2001-02	2002-03
	Dépenses réelles	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
Recettes à valoir sur le crédit :				
Programmes et Cessions				
• Recettes des Havres et Ports	14 482	5 449	2 047	2 047
(nettes des commissions)	12 722	4 923	217	217
• Aéroports – Concessions	9 666	8 302	5 057	5 180
• Aéroports – Locations	17 393	9 174	433	433
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	12 677	5 241	285	285
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	212 744	194 070	244 113	267 294
• Aéroports – Paiements de bail et de chatei	885	--	--	--
• Recettes et recouvrements divers	1 515	1 527	81	81
Sûreté et Sûreté				
282 084	228 687	252 234	275 538	
• Aviation – Redevances de sécurité	11 597	12 234	12 234	12 227
• Recettes d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	3 934	2 622	2 622	2 622
• Redevances de sécurité routière	989	350	350	350
• Redevances de sécurité maritime	7 996	7 439	7 439	7 439
• Inspections et autres recettes des compagnies secondaires	105	63	63	63
• Recouvrements d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	25 017	22 093	22 093	22 093
• Recouvrements au titre des activités de R-D	5 050	2 064	2 064	2 064
• Recettes et recouvrements divers	229	25	25	25
54 917	46 890	46 890	46 883	
Administration ministérielle				
• Recettes de location	928	433	348	92
• Recouvrements au titre des services de formation et d'informatique	360	269	269	269
1 288	702	617	361	

(suite à la page suivante)

Tableau 3 – Sommaire des paiements de transfert

Secteur d'activité	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03	(milliers \$)
Subventions	22 040	22 040	22 040	22 040	
	Politiques				
	Programmes et Cessions	--	--	--	
	Sécurité et Sûreté	100	--	--	
	Administration ministérielle	--	--	--	
Total des subventions					
Contributions	42 091	40 622	31 743	31 154	
	Politiques				
	Programmes et Cessions	205 974	270 991	146 567	
	Sécurité et Sûreté	12 958	9 830	13 081	
	Administration ministérielle	--	--	--	
Total des contributions					
Total des subventions et contributions					
	261 023	321 443	251 580	190 801	
Total des subventions et contributions					
	283 163	343 583	273 620	212 842	

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
 1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 2 – Résumé des dépenses d'immobilisations par secteur d'activité

Secteur d'activité	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
(milliers \$)				
Politiques				
Politique sur les transports	611	532	532	532
Surveillance et analyse du réseau	--	--	--	--
Programmes et Cessions				
Aéroports	52 734	56 116	69 014	119 549
Ports	7 782	6 019	5 611	741
Surface	--	22	21	21
Environnement	1 100	60	60	60
	61 616	62 217	74 706	120 371
Sécurité et Sûreté				
Sécurité multimodale	64	69	15	15
Sécurité aérienne	1 083	781	781	781
Sécurité maritime	1 867	1 247	668	550
Sécurité ferroviaire	33	125	126	126
Transport des marchandises	--	58	58	58
Sécurité routière	853	1 204	1 204	1 204
Recherche et développement	489	136	136	136
Sûreté et préparatifs d'urgences	3 847	10 335	3 309	994
Services des aéronefs	8 236	13 955	6 297	3 864
Administration ministérielle				
Services généraux	6 739	4 668	3 792	3 792
Gestion ministérielle	28	23	23	23
	6 767	4 691	3 815	3 815
Total des dépenses d'immobilisations	77 230	81 395	85 350	128 582

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
 1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses totales à la fin de l'exercice.

5.0 Bilan financier

Tableau 1 – Autorisations de dépenser

Crédit	Transports Canada	Budget des dettes principal 2000-2001	Budget des dettes principal 1999-2000			
1		145 963	135 449	Dépenses de fonctionnement		
5		81 395	84 880	Dépenses en capital		
10		284 668	315 765	Subventions et contributions		
15		38 641	38 236	Paielements à la société Les Ponts		
				Jacques-Cartier et Champlain Inc.		
20		48 378	40 578	Paielements à Marine Atlantique S.C.C.		
25		170 304	170 304	Paielements à VIA Rail Canada Inc.		
(S)		52	49	Ministre des Transports – Salaire et		
				allocation d'automobile		
(S)		11 315	11 315	Paielements au Canadien National pour le		
				pont Victoria, Montréal		
(S)		48 401	45 042	Cotisations aux régimes d'avantages		
				sociaux des employés		
(S)		1 631	1 573	Paielements prévus aux ententes		
				concernant la voie maritime du Saint-		
				Laurent		
(S)		47 600	46 600	Paielement d'une subvention à l'ouvrage		
				de franchissement du détroit de		
				Northumberland		
Total du Ministère						
				878 348	889 791	

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

- aider à préserver la confiance du public dans le réseau de transport;
- démontrer le rôle dirigeant joué par le Ministère;
- relever le profil des transports.

Pour atteindre ces buts, le Ministère a décidé de préserver et d'enrichir les modes traditionnels de communication avec le public et les intervenants. Nos employés collaborent de plus près avec l'industrie et les provinces pour promouvoir la sécurité, et nous améliorerons nos interfaces électroniques avec tous les Canadiens et le monde entier. Par exemple :

- Pour fournir aux Canadiens des informations claires et ponctuelles, le Ministère a décidé d'élargir et d'améliorer ses instruments de diffusion de renseignements, en produisant des informations en langage plus simple, en élargissant les programmes de réponse aux médias et en améliorant ses modalités d'examen et d'évaluation des publications ministérielles.

- Pour rejoindre plus directement les Canadiens, le Ministère a décidé de renforcer ses activités d'affichage et d'exposition. En outre, des publications précises comme *Faits saillants* soulignent le rôle de Transports Canada et mettent en lumière les domaines qui touchent les Canadiens au quotidien.

- Avec le concours de l'industrie et (ou) des provinces, le Ministère s'efforce d'améliorer la sécurité et d'en faire la promotion grâce à des programmes comme Sécurité routière 2001, Voie 2005 et Sécurité ferroviaire 2006. Ces programmes ont pour but d'améliorer la sécurité routière, aérienne et ferroviaire aux passages à niveau.

- Pour mieux répondre aux besoins d'information, non seulement de l'industrie, mais de tous les Canadiens, et, en définitive, du monde entier, le Ministère est en train de remanier son site Web. Il fera tout particulièrement attention aux besoins des jeunes en matière d'information, car c'est eux qui seront les dirigeants du secteur des transports de demain. De la sorte, le Ministère contribue à l'objectif du gouvernement qui est de « ... faire figure dans le monde entier de gouvernement le mieux connecté à ses citoyens » (discours du Trône, 12 octobre 1999).

Pour appuyer l'importance que le gouvernement attache « au recrutement, à la rétention et à l'acquisition continue du savoir d'un effectif fédéral qualifié » (discours du Trône), le Ministère s'est également doté d'une solide stratégie de communication interne. Cette stratégie appuie les objectifs du Ministère, qui veut devenir un employeur privilégié. Cette stratégie insiste sur les communications en tête-à-tête et offre des directives et une aide aux cadres supérieurs et intermédiaires pour les aider à promouvoir les communications de haut en bas. Les campagnes de recrutement comme celles qui visent les inspecteurs de sécurité bénéficient de dynamiques supports publicitaires qui soulignent la contribution essentielle des employés de tout le Ministère.

À l'appui des secteurs d'activité du Ministère, Transports Canada s'est doté d'une stratégie de communication générale qui vise les buts suivants :

« Pour stimuler les échanges commerciaux et la croissance économique, nous devons nous assurer que nous avons la capacité de transporter les gens et les marchandises en toute sécurité et avec efficacité. »

Les transports sont un élément essentiel de la vigueur et du dynamisme de l'économie canadienne. Cela est attesté par le discours du Trône d'octobre 1999 :

4.5 Communications

- Transports Canada devient un chef de file dans la mesure du rendement.
- Rentabilisation des politiques et des programmes du Ministère.
- Amélioration du rendement et des résultats du Ministère.

Résultats directs

- Amélioration des décisions prises au sujet des politiques, des programmes et de l'affectation des ressources.
- Capacité des gestionnaires à démontrer les résultats et la valeur ajoutée.
- Compréhension par les gestionnaires de la mesure du rendement et capacité de le faire.
- Empressement des gestionnaires à atteindre des objectifs de rendement communs.

Résultats intermédiaires

- Études d'évaluation (p. ex. voie maritime du Saint-Laurent).
- Cadres d'évaluation (p. ex. *Loi maritime du Canada*, Politique sur la navigation aérienne).
- Soutien des mesures du rendement (p. ex. ressources humaines, sécurité ferroviaire, développement durable).

Résultats directs

Les gestionnaires sont chargés de surveiller régulièrement le rendement de leurs politiques et programmes. Ils bénéficient pour cela de la fonction d'évaluation du Ministère qui, conformément à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, leur prodigue des conseils et une aide pour concevoir des régimes de mesure du rendement. Parmi les principaux paramètres de la fonction d'évaluation, mentionnons l'établissement de cadres qui énoncent les plans des évaluations futures, et des études qui évaluent l'impact que les politiques et les programmes de Transports Canada ont sur les Canadiens, l'industrie, le réseau de transport et l'environnement.

4.4 Évaluation des contributions du Ministère

- Renforcement des chances de remplir la mission, le mandat et les objectifs stratégiques de Transports Canada grâce à des gestionnaires au fait des principes modernes de la fonction de contrôleur.

Résultats finals

- Amélioration du rendement des gestionnaires du Ministère dans les sept secteurs clés de la fonction de contrôleur, comme l'attesteront l'évaluation et les sondages futurs de ses capacités.
- Sensibilisation accrue aux principes de la fonction de contrôleur moderne.

Résultats intermédiaires

4.3 Modernisation de la fonction de contrôleur

Transports Canada est l'un des onze ministères pilotes qui participent à l'initiative du Conseil du Trésor sur la modernisation de la fonction de contrôleur. Les fonctions de contrôleur, jadis administrées par chaque ministère et relevant souvent des responsabilités de spécialistes financiers, doivent aujourd'hui être remplies par tous les gestionnaires. La modernisation fructueuse de la fonction de contrôleur reposera sur les réalisations dans sept secteurs clés :

- ✓ leadership,
- ✓ perfectionnement des ressources humaines,
- ✓ valeurs et éthique,
- ✓ informations sur le rendement,
- ✓ gestion des risques,
- ✓ gérance,
- ✓ responsabilisation.

À Transports Canada, le Bureau de la fonction de contrôleur a été créé en 1999 pour gérer la modernisation de cette fonction et ses travaux se dérouleront sous le titre : « Initiative d'amélioration de la gestion ». Un certain nombre d'activités se déroulent actuellement à l'appui de cette initiative, dont toutes illustrent le fait que Transports Canada n'a pas entrepris cet effort de modernisation à la « case départ ».

Le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sureté a mis en oeuvre son Plan stratégique sur la sécurité et la sûreté, qui tient lieu de cadre global aux initiatives stratégiques et qui les reliera aux divers plans de ce secteur et aux mesures du rendement. Ce secteur d'activité s'occupe par ailleurs d'améliorer le processus de gestion des risques en adoptant une démarche plus systématique, plus intégrée et plus continue à l'égard de la gestion des risques. Par ailleurs, avec le concours du Bureau de la fonction de contrôleur, il met son expertise à contribution pour l'élaboration d'une politique, de cadres et d'une méthodologie d'application panministériels destinés à tous. Le secteur d'activité s'occupe par ailleurs d'établir un cadre de données multimodales sur les accidents et d'informations liées à la sécurité, ce qui englobe la conception d'un dépôt de données et l'acquisition de capacités permettant l'analyse des tendances, l'évaluation des risques, la mesure du rendement et la démonstration des résultats atteints.

Dans le secteur de la mesure du rendement, le secteur d'activité des Programmes et Cessions a enregistré des progrès notables dans la conception et l'adoption d'informations sur le rendement ayant trait à la *Stratégie de développement durable* à l'égard de laquelle Transports Canada a pris des engagements. Au coeur de la modernisation fructueuse de la fonction de contrôleur, se situe l'ajout de la planification opérationnelle stratégique à laquelle travaillent la plupart des groupes et des régions du Ministère.

Résultats directs

- Procéder à une vérification et à une évaluation de base de la fonction de contrôleur en 2000.
- Elaborer et mettre en oeuvre un plan d'action en 2000.
- Contribuer à améliorer la logique de la mesure du rendement dans le cadre du processus de planification opérationnelle du Ministère.
- Moderniser les pratiques de la fonction de contrôleur de Transports Canada au-delà de ce que l'on trouve dans l'évaluation de base.

Résultat final : évaluer l'incidence environnementale des programmes financés au moyen de paiements de transfert (défi 5)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Actualiser la Politique d'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada, en publiant notamment un document de travail et un autre sur les enjeux, des documents d'orientation pour l'élaboration de la politique et en dispensant une formation.	Aptitude des gestionnaires et des décideurs du Ministère à mieux incorporer le développement durable dans les nouvelles politiques et les programmes.

Résultat final : peaufiner les indicateurs de transport durable (défi 6)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Procéder à une évaluation de base des indicateurs existants de transport durable en collaborant avec d'autres ministères gouvernementaux et des organisations non gouvernementales (comme le Centre de transport durable).	Meilleure compréhension des modèles existants de transport durable afin d'aider à l'élaboration d'un ensemble canadien d'indicateurs quantifiables d'ici 2005.

Résultat final : comprendre les coûts des transports pour l'environnement (défi 7)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Préparer un document sur l'intérêt qu'il y a à intégrer les coûts sociaux et environnementaux dans l'établissement des prix des transports, et sur les réponses possibles du Ministère.	Meilleure compréhension des coûts environnementaux et sociaux et du besoin d'en tenir compte dans les décisions prises.

Résultat final : élaborer des systèmes et des technologies de transport propres et en promouvoir l'application (défi 8)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Entreprendre des projets de recherche et développement ayant un rapport direct avec les transports durables, la sécurité et l'efficacité.	Elaboration et adoption par le Canada de systèmes et de technologies de transport plus propres et plus sûrs.

Résultat final : réduire les émissions atmosphériques de source mobile (défi 3)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
<p>Avec ses partenaires canadiens, Transports Canada continuera de collaborer aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue :</p> <ul style="list-style-type: none"> de réduire les émissions des aéronefs et d'assurer le respect des normes technologiques réalistes les plus strictes, économiquement justifiées et respectueuses de l'environnement; concevoir et promouvoir des technologies et de meilleures pratiques d'exploitation qui contribuent à réduire les émissions opérationnelles des aéronefs. 	<ol style="list-style-type: none"> Adoption dans le Règlement de l'aviation canadien et le cadre de réglementation d'autres pays de normes de certification plus strictes s'appliquant aux nouveaux moteurs d'aéronef afin d'en réduire les émissions. Cela a pour but d'assurer que la flotte future d'aéronefs du monde générera moins d'émissions pour une mission caractéristique donnée. Adoption par les exploitants et les pourvoyeurs de services de l'industrie de technologies et de pratiques d'exploitation qui contribuent à réduire les émissions et la consommation de carburant et à accroître la capacité et l'efficacité du système aéronautique.
Remplir les engagements pris par Transports Canada dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog en appuyant le respect des normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone; et organiser chaque année des cliniques d'inspection des émissions des véhicules.	Volonté par le secteur des transports et les consommateurs de prendre des mesures afin de réduire les émissions qui contribuent au smog.
Continuer à participer au projet « Véhicule électrique – Montréal 2000 », qui doit permettre à la Région du Québec d'intégrer deux véhicules électriques dans les parcs opérationnels du Ministère.	Compréhension plus approfondie des véhicules nouveaux pour le marché de l'automobile.
Élaborer des initiatives dans le secteur des transports qui contribuent à la Stratégie nationale sur les changements climatiques.	Adoption par les Canadiens et les groupes industriels de pratiques de transport plus durables, afin de respecter les engagements du Protocole de Kyoto.
Résultat final : promouvoir l'éducation et la sensibilisation en matière de transport durable (défi 4)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Élaborer et mettre en oeuvre le programme interne de migrations vertes afin de promouvoir le transport durable au sein du Ministère en préparant des documents promotionnels internes, notamment des dossiers, des exposés et des bulletins à l'intention des employés sur les <i>migrations vertes</i> .	Meilleure compréhension du transport durable au sein de Transports Canada. Preuve de leadership dans la promotion des avantages du transport durable au sein de la communauté élargie.
Mettre en oeuvre le programme <i>Sur la route du transport durable</i> (SRTD), programme de financement mené en collaboration avec d'autres ministères et intervenants, en soumettant les propositions de projets à l'évaluation d'un comité consultatif; et promouvoir le programme SRTD sur le site Web du Ministère, dans le cadre de conférences, sur des documents imprimés, etc.	Sensibilisation et acceptation des approches novatrices à l'égard du transport durable dans la collectivité et à l'échelle nationale.

4.2 Stratégie de développement durable

Transports Canada a présenté sa *Stratégie de développement durable* (SDD) devant la Chambre des communes en décembre 1997, laquelle faisait état de 8 défis stratégiques et de 47 engagements du réseau de transport. Les activités du Ministère dans ces secteurs contribueront à assurer la durabilité du réseau de transport, un réseau qui soit sûr, efficace et respectueux de l'environnement, pour la génération actuelle et les générations futures de Canadiens. Plusieurs initiatives ont été désignées prioritaires sous chacun des défis pour l'exercice 2000-2001. Ces initiatives, présentées ci-dessous, seront prises dans le cadre de notre propre mandat et en partenariat avec d'autres. Afin d'améliorer nos rapports dans les années à venir, nous avons entrepris des travaux internes pour concevoir un ensemble de mesures du rendement à propos des huit défis. Lorsqu'elles seront définitivement arrêtées, ces mesures figureront dans nos futurs Rapports sur les plans et les priorités.

Résultat final : minimiser les risques de dégâts causés à l'environnement par les accidents des transports (défi 1)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Collaborer à l'élaboration d'un <i>Code de navigation polaire</i> par l'entremise de l' <i>Organisation maritime internationale</i> .	Acceptation et respect des directives internationales par les expéditeurs maritimes, lesquelles portent sur la prévention de la pollution, la réglementation et les mesures opérationnelles ayant trait aux activités de transport dans les eaux arctiques.
Assurer la formation des fonctionnaires sur les évaluations environnementales par des discussions individuelles, la fourniture de documents de formation et l'organisation de séances de formation.	Sensibilisation et compréhension accrues des évaluations environnementales par les fonctionnaires.
Continuer à administrer et à promouvoir le Programme d'aide en cas d'urgence (PACU) obligatoire. Procéder à des inspections des PACU actifs, de même qu'à des inspections aléatoires des plans en vigueur.	Sensibilisation accrue aux mesures visant la sécurité de l'environnement et la prévention des accidents par les PACU.
Résultat final : promouvoir l'écologisation des activités dans le secteur des transports (défi 2)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Poursuivre la mise en oeuvre du Système de gestion de l'environnement (SGE) à l'Administration centrale et dans les cinq régions de TC. Revoir l'implantation du SGE existant et procéder à des vérifications du SGE des régions par rapport aux critères ministériels établis.	Adoption de meilleures pratiques environnementales par le secteur des transports.
Améliorer la gestion opérationnelle des effluents de glycol par une analyse des programmes de gestion des eaux d'orage aéroportuaires. Publier les résultats de la surveillance du glycol avant le début de la saison de déglacage en septembre 2000.	Réduction des effluents de glycol dans les eaux d'orage.
Promouvoir le Manuel d'affectation des terres et de contrôle de l'environnement avec le concours de l' <i>Organisation de l'aviation civile internationale</i> (OACI). Distribuer ou présenter ce manuel aux principaux intervenants des transports dans le cadre de conférences, de réunions de comité, etc.	Sensibilisation et utilisation accrues du manuel dans le secteur des aéroports.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
En vertu des récentes modifications apportées à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , introduire un Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité .	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre officiel visant à intégrer la sécurité dans les opérations ferroviaires quotidiennes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité de données sur le rendement en matière de sécurité d'après le nouveau règlement. • Adoption de pratiques sécuritaires par l'adoption d'éléments du règlement. • Reconnaissance du partage des rôles et des responsabilités de ceux que nous réglementons et établissement d'une solide « culture de sécurité ». • Conformité volontaire accrue. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau national de transport parfaitement sûr.
Poursuivre la modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en « langage simple ».	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement clair, précis et facile à comprendre dont les informations sont plus facilement accessibles au lecteur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect, sensibilisation et compréhension accrues du règlement à la fois pour les gens que nous réglementons et pour ceux qui sont chargés de le faire appliquer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses au Canada.
Elaborer un Règlement sur les ports et les installations portuaires publics , appelé à remplacer le Règlement sur les quais de l'État et le Règlement sur les ports publics.	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement visant à gérer et contrôler l'aménagement et l'utilisation des ports et des installations portuaires publics (c.-à-d. les ports qui n'ont pas encore été cédés et les ports éloignés). • Consultation des intervenants. • Surveillance de la réglementation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect, sensibilisation et compréhension du nouveau règlement par les intervenants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de ports publics suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Introduire une nouvelle Loi sur la responsabilité maritime afin de regrouper les régimes de responsabilité maritime en vigueur en une seule loi et de valider rétroactivement certains règlements établis en vertu de la <i>Loi sur la Société canadienne des ports</i> et des règlements établis en vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Loi fédérale concernant la responsabilité des armateurs à l'égard des passagers en cas de blessure ou de mort. • Uniformité des règles visant le partage des responsabilités. • Protection des droits du public voyageur qui emprunte les transports maritimes. • Approche détaillée à l'égard de la législation et de la réglementation de la responsabilité maritime. • Cadre logique des futurs régimes de responsabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation accrue aux risques potentiels et à l'assurabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Système de transport maritime efficace et économiquement rentable grâce à un régime de dédommagement rapide et suffisant en cas d'accident.
<p>Apporter les modifications à la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, afin de rationaliser son administration et de créer un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire à la fois la paperasserie et le fardeau de réglementation pour l'industrie. • Maintenir l'exemption de la <i>Loi sur la concurrence</i> et injecter des dispositions proconcurrentielles supplémentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande flexibilité de sous-traitance des options entre les transporteurs et les expéditeurs. • Appuyer l'harmonisation de la législation canadienne avec celle de ses principaux partenaires commerciaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un système national de transport maritime efficace et plus concurrentiel.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Introduire le projet de Loi sur la restructuration des compagnies aériennes, notamment les révisions de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, de la <i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada</i> et de la <i>Loi sur la concurrence</i>, pour que la restructuration des compagnies aériennes du Canada se fasse de manière ordonnée et perturbe le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies aériennes, tout en préservant un marché concurrentiel et une industrie rentable. La législation portera sur les préoccupations et les recommandations formulées par le Comité permanent des transports et le Comité sénatorial permanent des transports et des communications durant les audiences qu'ils ont tenues sur la restructuration des compagnies aériennes en novembre 1999. (Le projet de loi C-26 a été présenté à la Chambre le 17 février 2000.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Stratégie de communications et de consultations pour tenir les intervenants au courant du déroulement du processus législatif. Consultations avec l'Office des transports du Canada et le Bureau de la concurrence. Libéralisation du régime d'attribution des routes internationales aux transporteurs aériens canadiens. Conditions qui abattent les obstacles à l'entrée de nouveaux concurrents et qui stimulent la concurrence. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue des intervenants pour qu'ils comprennent et qu'ils acceptent les changements. Incitation des exploitants existants et nouveaux à conquérir de nouveaux marchés. 	<ul style="list-style-type: none"> Une industrie canadienne des compagnies aériennes sûre et en bonne santé, contrôlée par des Canadiens pour des Canadiens. Capacité de rivaliser avec les plus grosses et les meilleures compagnies aériennes du monde tout en offrant des services acceptables à destination de tous les points du Canada à des prix justes.
<p>Introduction d'ici juin 2000 du projet de Loi sur le transport du grain, notamment des modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, et peut-être à la <i>Loi sur la Commission canadienne du blé</i>, pour que le système de manutention du grain stimule la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Stratégie de communications et de consultations pour tenir les intervenants au courant du déroulement du processus législatif. Consultations avec Agriculture et Agroalimentaire Canada. Cadre pour un système de transport et de manutention du grain qui stimule la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue des intervenants pour qu'ils comprennent et qu'ils acceptent les changements. Adoption par les intervenants de l'industrie du grain des changements nécessaires à leurs rôles, leurs pratiques commerciales et leurs institutions officielles. 	<ul style="list-style-type: none"> Système de transport et de manutention du grain commercial axé sur les contrats qui répond aux besoins des Canadiens.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Modifier la <i>Loi sur les transports routiers de 1987</i> afin d'offrir un cadre national pour la réglementation provinciale des compagnies extraprovinciales de transport routier (par camion et autocar), axé sur la sécurité des transporteurs. Les modifications renverront aux normes sur le rendement des transporteurs élaborées par les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie en vertu d'un processus de consultation placé sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre national axé sur la sécurité des transporteurs, et comportant des normes établies en collaboration. 	<ul style="list-style-type: none"> • Application uniforme et complète par les provinces de la norme 14 du Code canadien de sécurité – Cotes de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du nombre des blessés et de morts résultant d'accidents mettant en cause les transporteurs extraprovinciaux. • Le réseau routier canadien devient le plus sûr du monde.
<p>Introduire le projet de <i>Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada</i>, qui perpétuera le Tribunal de l'aviation civile comme tribunal des transports multimodaux chargés d'analyser les mesures prises dans le cadre de plusieurs textes législatifs sur les transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Champ de compétence défini du tribunal et recensement des mesures soumises à l'examen du tribunal. • Modifications de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, de la <i>Loi sur la sécurité du transport maritime</i> et de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande uniformité dans le traitement de ceux que nous réglementons. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de transport national parfaitement sûr.

4.0 Initiatives horizontales

4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finaux
Parachever la réforme de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Délégation des activités d'inspection à des organismes indépendants (sociétés de classification) investis de responsabilités au niveau de l'assurance de qualité de la sécurité maritime. • Législation moderne et délimitation claire des responsabilités ministérielles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet d'application renforcé visant à accroître le niveau et le taux de conformité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un système national de transport maritime parfaitement sûr et économiquement rentable.

<p>En vertu de la <i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i> :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. introduire des projets de règlement sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des ancrages pour les dispositifs de retenue pour enfants; 2. mettre la dernière main aux règlements sur les véhicules à faible vitesse et les bicyclettes électriques, les prescriptions relatives aux véhicules incomplets et les normes sur les carburants de remplacement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Essais de conformité et activités d'application des règlements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration par les constructeurs de la conception et de la construction des véhicules automobiles dotés d'un plus fort potentiel de résistance aux collisions et d'une plus grande protection des occupants en cas d'accident. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des blessés et des morts résultant de la conduite de véhicules automobiles, pour que le Canada ait le réseau routier le plus sûr du monde.
---	---	--	---

recouvrement des coûts ou qui le seront un jour. Parmi les difficultés que pose le recouvrement des coûts, mentionnons les conséquences possibles de la concurrence dans divers segments du secteur des transports, particulièrement lorsque le niveau de financement par l'usager augmente à cause d'autres programmes de recouvrement des coûts ailleurs dans le gouvernement. Par ailleurs, étant donné que les niveaux de recouvrement des coûts sont variables dans tout le Ministère, cela ne facilite pas l'emploi d'une formule générale pour l'établissement d'une politique ministérielle sur le recouvrement des coûts.

Résultats directs

- Adoption de politiques nouvelles et clairement définies visant le recouvrement des coûts dans chaque moyen de transport où il se peut que Transports Canada fournisse des services à l'avenir.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation des intervenants à la politique de recouvrement des coûts du Ministère et à ses principes directeurs.

Résultats finals

- Efficacité accrue du secteur des transports attribuable au fait que les intervenants fondent leurs décisions sur une compréhension détaillée des coûts des services fournis. De ce fait, il se peut que les intervenants assument de plus grandes responsabilités au niveau de la prestation des services de transport.

L'établissement d'une politique de recouvrement des coûts fournira des renseignements à l'industrie sur les plans de recouvrement des coûts à plus long terme du Ministère, de même que sur les normes de service se rapportant aux secteurs assujettis à un régime de

5. Politique de recouvrement des coûts

- Un effectif représentatif, hautement qualifié et professionnel, qui est reconnu et respecté par le secteur des transports.
- Confiance du public et satisfaction des intervenants à l'égard des niveaux de service et de la sécurité.

Résultats finals

- Le Ministère est mieux en mesure de s'acquitter de son mandat de réglementation.
- Représentation accrue des groupes désignés dans le domaine de l'équité en matière d'emploi.
- Amélioration des taux de recrutement et baisse de l'attrition au sein du milieu des inspecteurs de réglementation.

Résultats intermédiaires

- Amélioration de l'affichage des offres d'emploi et des affectations de perfectionnement.
- Actualisation des programmes de formation et établissement des besoins de formation en cours d'emploi.
- Inventaire automatisé des candidats, ce qui permet d'avoir accès aux candidats qualifiés.

Résultats directs

Dans le cadre de la stratégie de recrutement et de rétention visant à remédier à la pénurie d'inspecteurs de réglementation, le Ministère a lancé une campagne de recrutement qui vise les inspecteurs et les ingénieurs de l'aviation et de la marine.

4. Recrutement et rétention

- Exécution efficace des programmes par des investissements stratégiques dans la GI/TI et optimisation des possibilités de services électroniques.
- Maximisation de l'utilisation des ressources ministérielles.
- Transports Canada fournit des services conformément aux initiatives du Gouvernement en ligne/Service Canada.

Résultats finals

- Volonté des gestionnaires d'exploiter les possibilités de services électroniques lorsque communes.
- Resserrement des collaborations entre le Ministère et d'autres ministères gouvernementaux, les organismes centraux et l'industrie à propos d'initiatives GI/TI.
- Collaboration des gestionnaires aux initiatives GI/TI.
- à Transports Canada.
- Prise de conscience par les gestionnaires de l'orientation industrielle ainsi que des produits, services, politiques, lignes directrices et normes en place qui régissent la GI/TI.
- améliorer l'exécution des programmes.
- Prise de conscience par les gestionnaires de la valeur de la GI/TI pour permettre et

Résultats intermédiaires

- Résultats directs*
- Adoption de la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations d'ici le 1^{er} avril 2001.
 - Mesures appropriées pour étudier l'impact de la SIF sur les gestionnaires, sur les pratiques opérationnelles actuelles du Ministère et la configuration de son système de gestion financière et du matériel.

Résultats intermédiaires

- Acceptation et compréhension par les gestionnaires des avantages qu'il y a à suivre les lignes directrices et les procédures de la nouvelle SIF qui reposent sur les principes de la comptabilité d'exercice.

Résultats finals

- Prise de décisions efficaces en fonction de données ponctuelles et utiles.

2. Renouvellement de la fonction publique

Résultats directs

- Adoption d'un cadre de planification des ressources humaines pour faciliter la gestion d'un effectif ministériel qualifié et diversifié; cela nécessitera l'établissement et l'analyse de données et de tendances démographiques pour planifier la relève.
- Adoption d'une réforme de la dotation, de la Norme générale de classification et de la gestion fondée sur les compétences.
- Réplique aux besoins recensés dans le sondage auprès des employés de la fonction publique et également aux besoins de formation des cadres, d'administration du personnel et de formation au commandement.

Résultats intermédiaires

- Climat propice à l'acquisition continue du savoir.
- Rajout d'investissement de l'effectif ministériel.
- Effectif hautement qualifié et représentatif.

Résultats finals

- Milieu de travail stimulant, positif et intégré totalement exempt d'obstacles systémiques.
- Transports Canada devient un employeur privilégié.

3. Gestion/technologies de l'information

Résultats directs

- Concorde entre le processus de planification de la GI/TI et le processus de planification opérationnelle.
- Plan stratégique GI/TI (sur un horizon de 3 à 5 ans) visant à illustrer les résultats opérationnels substantiels comme les changements des systèmes et le libre-service, intégrant le Cadre amélioré de gestion (CAG) du Conseil du Trésor.
- Adoption d'un cadre de gestion des applications pour aider le Ministère à mieux gérer l'intégralité du cycle de vie d'une application (p. ex. définition, développement, implantation, appui, entretien et mise hors service).
- Application de l'analyse de rentabilité à l'appui de toutes les propositions d'investissement majeures en GI/TI.

- la restructuration de l'industrie des compagnies aériennes et l'adoption de nouvelles lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels;
- le délestage sur le Ministère de responsabilités qui étaient jusque-là assumées par le gouvernement et les organismes centraux : modernisation de la fonction de contrôleur, stratégie d'information financière (SIF), réformes de la dotation et des relations de travail, Norme générale de classification et retour aux négociations collectives.

L'Examen des programmes du gouvernement a entraîné un certain nombre de difficultés relatives à la fonction **des finances et de l'administration**, particulièrement pour faire face à la baisse des ressources ministérielles tout en assurant le déblocage de fonds suffisants pour exécuter nos programmes actuels et appuyer les stratégies prioritaires dans le secteur des transports. Les retards survenus dans la prise de certaines initiatives découlant de l'Examen des programmes, comme les cessions de ports et la vente des wagons-trémies affectés au transport des grains, expliquent que la baisse du volume de travail que l'on escomptait ne s'est pas produite comme prévu. L'adoption de la SIF présente pour sa part d'autres difficultés, notamment la formation du personnel financier et des gestionnaires ministériels, la construction d'interfaces systèmes et une modification de la façon dont les gestionnaires réfléchissent en termes de budgétisation et d'investissements. On constate également une hausse de la demande d'analyses économiques ayant trait aux programmes de cessions, aux problèmes des baux, aux infrastructures des ponts et des routes et aux politiques visant le développement durable.

La gestion/les technologies de l'information (GI/IT) présentent quantité de défis et de possibilités. La gestion stratégique de la GI/IT fait partie intégrante de toutes les activités du Ministère, qui doit à cette fin accroître sa capacité à fournir des informations et des services électroniques aux intervenants et au public. Celui-ci doit également acquérir de nouvelles capacités technologiques qui répondent à ses besoins quotidiens en matière d'information. Pour surmonter ces difficultés, il faut à tout prix que nos gestionnaires prennent davantage conscience du rôle et des coûts des technologies ainsi que des avantages d'une approche intégrée et stratégique. Il faut également que l'évolution de la GI/IT soit synchronisée avec les initiatives gouvernementales, comme le Gouvernement en ligne.

Dans l'optique des **ressources humaines**, la complexité croissante des nouveaux systèmes et politiques oblige les employés à constamment étoffer et aiguiser leurs compétences. La lutte acharnée que nous livrent le secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux pour recruter des employés qualifiés (en particulier les inspecteurs de réglementation, les spécialistes des technologies et les agents financiers) présente une sérieuse difficulté au niveau du recrutement et de la rétention. Le Groupe des services généraux utilise actuellement un volume considérable de ressources pour répondre aux besoins urgents de recruter des inspecteurs de la réglementation et de les retenir. Par ailleurs, le Ministère a pris des initiatives avec les employés et les gestionnaires pour résoudre les grandes préoccupations qui se sont dégagées du sondage mené auprès des employés de la fonction publique en 1999.

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Stratégie d'information financière (SIF)

L'adoption de la SIF permettra de mieux mesurer le rendement et fournira de meilleures données aux gestionnaires du Ministère pour prendre leurs décisions.

3.4 Administration ministérielle

Objetif du secteur d'activité

Des services de soutien efficaces (financiers, administratifs, gestion/technologies de l'information, ressources humaines, communications, juridiques et exécutifs) qui répondent aux besoins du Ministère.

Description du secteur

Ce secteur est celui qui établit le cadre de responsabilité administrative du Ministère et qui épaula les autres secteurs d'activité du Ministère en leur fournissant les services essentiels décrits ci-dessus.

Dépenses prévues par secteur d'activité				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Services généraux	82 064	67 963	68 709	69 068
Gestion ministérielle	11 398	12 157	12 157	12 157
Total des dépenses prévues	93 461	80 120	80 867	81 226
Equivalents temps plein	854	676	672	674

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses totales à la fin de l'exercice.

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Conjoncture d'exploitation

Le Ministère procède à la mise en oeuvre d'un nouveau processus de planification opérationnelle dont le but est de faciliter la prise de décisions à tous les niveaux. Au cours des prochaines années, on attachera plus d'importance à l'adoption et à l'utilisation de mesures du rendement et à l'établissement d'un lien entre la planification opérationnelle et le nouveau programme de gestion du rendement du gouvernement afin d'assurer des responsabilités claires au chapitre des résultats. Par ailleurs, on essaiera de mieux lier l'attribution des ressources (humaines, financières et infrastructurelles) aux objectifs du Ministère.

Au sein de ce secteur d'activité, le Groupe des services généraux s'occupe de concevoir son propre plan stratégique et sa stratégie de ressources afin de mieux servir les clients, d'être capable de mesurer le rendement et les résultats et d'optimiser l'affectation et l'utilisation des ressources limitées. Le voeu manifesté par le Parlement et par le public d'avoir la preuve de la valeur des services constitue l'une des forces motrices des efforts de planification du groupe et de l'élaboration de systèmes de gestion pour moderniser la fonction de contrôle. En même temps, les ressources limitées nous causent des difficultés pour répondre à nos besoins de planification et de gestion. Quantité d'initiatives gouvernementales ont abouti à une hausse dracoenne du volume de travail au sein de ce secteur d'activité, particulièrement des Services généraux, notamment :

Résultats finals

- Meilleure compréhension et acceptation des notions et des principes de gestion de la sécurité.
- Adoption par l'industrie de plans de gestion de la sécurité et renforcement des programmes de sécurité.
- Sensibilisation accrue aux facteurs humains et aux systèmes de gestion de la sécurité dans l'ensemble du milieu de l'aviation civile.
- Renforcement des techniques et des compétences des pilotes dans le milieu aéronautique.

- Amélioration continue du niveau de sécurité aérienne.
- Niveau élevé de confiance du public dans le programme d'aviation civile.


- vidéocassettes de sécurité s'adressant au public à haut risque; la mise en oeuvre d'un programme de prévention des intrusions dans la communauté destiné à un plus vaste public d'après les rétroactions positives du projet pilote de police de BC Rail et du CN/CP.
- Contribution financière au Programme d'amélioration des passages à niveau afin d'améliorer les infrastructures des passages à niveau rail-route en vue de réduire les risques d'accident aux passages à niveau.
- Partenariats avec les provinces et les municipalités, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les organismes de respect de la loi et d'autres organismes de sécurité et de service au public.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation et investissement accrus du public en vue d'éradiquer le problème des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires.
- Réduction des risques et de la gravité des accidents qui surviennent aux passages à niveau par leur amélioration.
- Adoption par l'industrie d'une culture de sécurité.
- Meilleure compréhension des facteurs technologiques, opérationnels et humains qui entrent en jeu dans les collisions aux passages à niveau rail-route et les incidents d'intrusion.

Résultats finals

- Diminution de 50 % du nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et d'incidents d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006 (à partir de l'année de référence 1995).

 Vous trouverez d'autres précisions sur Direction 2006 sur notre site Web à [http://www.direction2006.com].

C)

VOL 2005 – UN CADRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE POUR LE CANADA

Résultats directs

- Cadre de sécurité aérienne visant à atteindre des cibles de sécurité bien précises.
- Modifications des règlements en vue d'encourager l'adoption des principes de gestion de la sécurité. Les avis des modifications envisagées seront présentés au conseil consultatif sur le Règlement de l'aviation canadien.
- Participation à des séminaires, des ateliers et des symposiums pour sensibiliser les gens au rôle des facteurs humains dans le maintien de programmes de sécurité efficaces.

- Programmes d'entraînement des pilotes de ligne parfaitement structurés et intégrés.

Résultats intermédiaires

- Plus grande facilité de savoir où des interventions de sécurité s'imposent de toute urgence.

PORTÉE APPROXIMATIVE :
 ⇒ 2 000 exploitants d'aéronefs (nationaux et étrangers);
 ⇒ 7 000 installations aéroportuaires; 135 installations du système de navigation aérienne;
 ⇒ 10 000 mécaniciens d'entretien d'aéronef;
 ⇒ 1 000 organismes qui conçoivent et fabriquent des produits aéronautiques; 76 000 titulaires d'une licence de pilote – 41 000 d'une licence de pilote privée et 11 000 d'une licence de pilote de ligne, sans compter les autres.

- Education et application des règlements par le biais de programmes comme Agent de train, intrusions sélectives et impact sur l'exploitation et le respect de la circulation.
- Programmes d'éducation et de sensibilisation des écoliers de la 4^e à la 6^e année, des propriétaires de VTT, du personnel des services d'urgence et des résidents vivant près de lieux d'intrusion « à haut risque ».
- Contribution financière à l'Association des chemins de fer du Canada pour la préparation de documents promotionnels ayant trait à Direction 2006 comme : des

Résultats directs

En vertu de partenariats publics-privés de grande ampleur, le Ministère continue d'enregistrer des progrès au chapitre de sa volonté de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et les cas d'intrusion en menant des activités dans sept grands secteurs (éducation, application des règlements, génie, recherche, législation, ressources et communications).

PORTÉE APPROXIMATIVE :
⇒ 15 500 passages à niveau publics passifs;
⇒ 7 200 passages à niveau publics automatisés;
⇒ 28 500 passages privés et de fermes passifs.

B) SÉCURITÉ FERROVIAIRE – DIRECTION 2006

Appellez notre numéro gratuit 1 800 333-0371 pour d'autres renseignements sur la désactivation des sacs gonflables. Vous pouvez également visiter notre site Web pour des précisions sur les rappels de véhicules (voir p. 74).

- Le réseau routier canadien le plus sûr du monde.

Résultats finals

- Adoption volontaire par l'industrie et les usagers des transports d'une solide culture de sécurité.
- Recherches concertées pour améliorer les techniques de sécurité des véhicules automobiles.
- Amélioration de la conception et de la construction des véhicules automobiles et des matériels de transport par l'industrie et l'amélioration des données recueillies sur les collisions.
- Renforcement des programmes provinciaux sur la conduite sans toutes ses facultés, l'uniformisation de la mise en oeuvre provinciale du Code canadien de sécurité.
- Collaboration entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie. À preuve : le des constructeurs.
- d'échantillons représentatifs et examen ciblé des propres registres d'autocertification de transport. À preuve : une combinaison d'inspections sélectives et d'essais
- Respect des règlements par les constructeurs de véhicules automobiles et de matériels
- Attestent les évaluations des performances de sécurité des transporteurs.
- Adoption de pratiques sûres par le secteur des transports et les usagers, comme des dispositifs de retenue.
- Sensibilisation accrue du public à la sécurité routière, comme en témoigne le bon usage

Résultats intermédiaires

- Dernière touche mise au règlement sur la classification des véhicules à basse vitesse et des bicyclettes électriques, sur les prescriptions relatives aux véhicules incomplets et les normes sur les carburants de remplacement.
- Partenariats avec les provinces afin de renforcer et d'améliorer les programmes à l'échelle nationale.

Résultats finals

- Un réseau de transport parfaitement sûr.
- un réseau de transport concurrentiel et efficace.

7. Services des aéronefs

Transports Canada fournit, sur la base d'un recouvrement des coûts, des services d'entretien et de modification des aéronefs, des services de formation à l'appui de ses activités et de certains programmes d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi que de NAV CANADA.

Résultats directs

- Entretien des flottes d'aéronefs à voile fixe et à voile rotative conformément aux normes de navigabilité.
- Fourniture à temps d'aéronefs à l'intention des clients.
- Politiques et directives d'exploitation régissant les opérations en vol afin d'assurer une exploitation sûre et efficace de tous les avions de Transports Canada.
- Programme national de formation pour tous les pilotes pilotant des aéronefs de Transports Canada.

Résultats intermédiaires

- Satisfaction des clients à l'égard des niveaux de service et de la sécurité.
- Étoffement des connaissances des pilotes et de leur capacité grâce aux cours de formation.

Résultats finals

- Un effectif de pilotes éminemment qualifiés et professionnels.
- Des services avions ultraefficaces à l'appui du Ministère et d'autres activités des clients qui contribuent à la sécurité du réseau de transport.

8. Principales initiatives en matière de sécurité

A) SÉCURITÉ ROUTIÈRE – VISION 2001

En vertu de partenariats publics-privés de très grande ampleur, le Ministère avance dans son projet de faire du réseau routier canadien le plus sûr du monde.

Résultats directs

- Campagne soutenue pour promouvoir l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants appropriés.
- Sondages pour déterminer le nombre de conducteurs qui conduisent sans toutes leurs facultés et qui bouclent leur ceinture de sécurité.
- Adoption du nouveau Code canadien de sécurité pour la sécurité des véhicules commerciaux.
- Recherches sur les sacs gonflables évolués et la protection contre les collisions latérales, le fonctionnement des systèmes de freinage antiblocage et la sécurité des systèmes intelligents de transport de bord.
- Évaluation des performances des sacs gonflables en cas de collision frontale et latérale.
- Projet de règlement – d'après les résultats de la recherche – sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des dispositifs d'ancrage des systèmes de retenue pour enfants.

- Volonté des partenaires (autres ministères gouvernementaux, provinces, organismes internationaux et milieu universitaire) de collaborer aux innovations dans les transports pour le bien public.
- Adoption de nouvelles technologies, pratiques et procédures par les protagonistes du secteur.

Résultats intermédiaires

- Amélioration du potentiel technologique du Ministère pour lui permettre d'atteindre ses objectifs stratégiques et de promouvoir l'innovation dans les transports.
- Collecte de renseignements et de conseils sur les conséquences de la technologie sur les problèmes cruciaux des transports.
- Projets de recherche-développement modaux et intermodaux visant à améliorer la sécurité, la sûreté, le rendement énergétique et l'accessibilité du réseau canadien de transport tout en protégeant l'environnement.

Résultats directs

6. Recherche et développement

- Un réseau de transport national parfaitement sûr.

Résultats finals

- Niveau accru de sensibilisation et de coopération dans le milieu d'intervention d'urgence des transports.
- Sensibilisation accrue de l'industrie aux nouvelles technologies de sûreté et à leurs avantages.

Résultats intermédiaires

- Plan ministériel d'exercices de préparatifs d'urgence afin d'harmoniser et de coordonner les exercices annuels d'intervention d'urgence de tous les moyens de transport.
- Coordination modale et interopérabilité durant les interventions d'urgence et maximisation de la valeur et des avantages des moyens d'intervention d'urgence disponibles.
- Cadre stratégique et plan de mise en oeuvre visant le déploiement par l'industrie de technologies de détection des explosifs dans les aéroports canadiens.
- Plan national tous risques pour assurer la prestation de ressources et de services de transport nationaux en cas d'urgence.
- Plan ministériel d'exercices de préparatifs d'urgence afin d'harmoniser et de coordonner les exercices annuels d'intervention d'urgence de tous les moyens de transport.

Résultats directs

5. Plans et technologies de sûreté et d'urgence

- Un réseau de transport national parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

Résultats finals

⇒ aides technologiques pour la gestion de la fatigue;	⇒ études des exigences au sujet des systèmes de détection des explosifs à l'état de traces;
⇒ essais génériques pour la conversion des véhicules en véhicules accessibles;	⇒ évaluation d'un prototype de détection au laser;
⇒ analyse du rendement des pistes contaminées;	⇒ système de collecte de données sur les collisions sur place;
⇒ évaluation opérationnelle des véhicules électriques.	

QUELQUES INITIATIVES DE R-D :

- Application des concepts de la gestion des risques pour permettre aux inspecteurs de se concentrer sur les secteurs problématiques.

Résultats intermédiaires

- Volonté manifestée par les constructeurs automobiles de concevoir et de construire des véhicules et des matériels plus sécuritaires afin de minimiser les risques qui se rattachent à leur utilisation.
- Sensibilisation de l'industrie aux règlements, aux normes, aux politiques et aux procédures de sécurité, et acceptation de ces textes.
- Respect par l'industrie des instruments de réglementation.
- Sensibilisation accrue aux rôles et aux responsabilités en matière de sûreté et de préparatifs d'urgence.
- Uniformité nationale dans l'application des règlements.
- Satisfaction des clients à l'égard du processus de prestation des services en ce qui concerne la certification des produits aéronautiques.

Résultats finals

- Un réseau national de transport parfaitement sûr.

4. Systèmes de gestion de la sécurité

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) garantissent que la sécurité se voit accorder tout le temps et les ressources nécessaires et qu'elle fait l'objet de mesures et d'une surveillance du rendement. On s'attend à ce que le regain d'attention suscité par la sécurité associé au renforcement de la culture de sécurité dans l'industrie entraîne une diminution du nombre de morts et de blessés parmi le public et les employés, une baisse des dégâts matériels attribuables aux accidents et une atténuation de l'impact des accidents sur l'environnement. En outre, les SGS permettront à l'industrie de prouver de manière concrète et visible qu'elle tient vraiment à la sécurité de ses employés, de ses clients et du public, en plus de l'aider à se conformer aux prescriptions réglementaires.

Résultats directs

- Un cadre et des règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire qui traiteront des indicateurs de rendement et des buts de sécurité; de l'évaluation des risques; des responsabilités et des pouvoirs; et des processus de surveillance, d'évaluation et de vérification.
- Un Programme d'assurance de la qualité maritime et un plan de mise en oeuvre afin de surveiller et de vérifier les fonctions de sécurité réglementaires qui ont été déléguées aux organismes du secteur privé, et élimination des services redondants.
- Étude de faisabilité sur l'autoréglementation de l'aviation d'affaires.
- Cadre de la sécurité aérienne au Canada, grâce à l'initiative Vol 2005 (p. 43 pour d'autres précisions sur cette initiative et les résultats connexes sur les SGS).

Résultats intermédiaires

- Accessibilité de données sur le palmarès de sécurité de l'industrie ferroviaire d'après les SGS.
- Adoption de pratiques sécuritaires par l'industrie ferroviaire.
- Exécution uniforme et efficace du programme maritime.
- Adoption des SGS par l'industrie.
- Reconnaissance des rôles et des responsabilités partagés des gens que nous réglementons et de leur aptitude à bâtir une solide culture de sécurité.

- Surveillances de l'autocertification par les constructeurs de véhicules automobiles et de matériels.
- Enquête sur les véhicules et les matériels défectueux qui risquent de donner lieu à des rappels.
- Modification du programme de surveillance et de conformité en matière de sûreté pour qu'il fasse davantage usage de la gestion des risques, des essais et de campagnes de conformité visant l'utilisation plus efficace des ressources.
- Programmes nationaux de formation destinés au personnel du Ministère chargé de la sûreté maritime et ferroviaire, ainsi que du personnel extérieur et ministériel chargé de la sûreté et des préparatifs d'urgence.
- Inspections, vérifications et mesures d'application proactives des règlements aériens, notamment par la publication du nom des sociétés contrevenantes.
- Rationalisation du processus de certification des produits aéronautiques. À preuve : la délivrance à temps des certificats canadiens.
- Évaluation du programme de surveillance de la sûreté ayant trait à l'aviation commerciale et à l'aviation d'affaires, et recensement des possibilités de diversifier le mode de prestation des services et d'utiliser les ressources de manière plus efficace.
- Inspections des navires étrangers (contrôle par l'État du port) et intervention au besoin, et surveillance ciblée des petits navires à passagers afin d'évaluer l'incidence de l'assouplissement des règles d'inspection de ces bâtiments.

Résultats directs

On dénombre environ 1 400 inspecteurs dans le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté, ce qui représente près de la moitié de son effectif. Les inspecteurs du Ministère revêtent une importance critique pour permettre à Transports Canada de remplir son mandat, vu que c'est ce groupe qui inspecte et assure le respect des règlements par le secteur des transports. À cette fin, le Ministère continue d'analyser et de préconiser les modes d'intervention les plus appropriés pour assurer la conformité. Par exemple, le Ministère est en train de déléguer un mode d'application et de conformité exclusivement pratique et fondé sur les transactions au profit d'un mode de surveillance, de vérification et de consultation. Cela permettra aux inspecteurs d'aider le secteur des transports à trouver de meilleurs moyens de se conformer aux règlements et d'édifier une solide culture de sécurité.

3. Intervention efficace – Programme d'inspection et de surveillance

- Un réseau national de transport parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

Résultats finals

- Adoption par les entités cédées d'une solide culture de sécurité.
- Sensibilisation accrue des entités cédées dans le domaine du transport aérien aux règlements, aux normes, aux politiques et aux procédures de sécurité et de sûreté, et acceptation et respect de tous ces textes.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation des intervenants pour qu'ils acceptent les mesures réglementaires par le biais de multiples consultations et communications (publications, vidéos et Internet).
- Acceptation par les intervenants de normes de sécurité et de sûreté uniformes et rigoureuses.
- Adoption par l'industrie d'une solide culture de sécurité.
- Conformité accrue des entreprises et des gens que nous réglementons.
- Aptitude accrue de l'industrie à faire face à l'évolution des technologies de sécurité.
- Amélioration des échanges internationaux grâce à l'harmonisation des règlements, des politiques et des normes rigoureuses de sécurité et de sûreté.

Résultats finals

- Un réseau de transport national et international parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

2. Surveillance de la sécurité et de la réglementation des entités cédées

De nombreux instruments législatifs et mécanismes consultatifs et organisationnels ont été adoptés pour surveiller les diverses entités dont les fonctions faisaient jadis partie de Transports Canada : le Centre d'essai pour véhicules automobiles, organisme appartenant à l'État et exploité par le secteur privé depuis 1996; le ministère des Pêches et des Océans (MPO), qui est responsable de la Garde côtière canadienne depuis 1995; NAV CANADA, qui est aujourd'hui responsable des services de navigation aérienne; et la Corporation de sécurité du transport aérien, qui est responsable de la sécurité des aéroports. À cette fin, le Ministère continue de peaufiner et de resserrer ses rapports et ententes de surveillance de la sécurité avec ces entités.

Résultats directs

- Établissement d'un nouveau contrat d'ici juin 2001 pour le Centre d'essai pour véhicules automobiles afin de clairement définir les rôles et les responsabilités des deux parties.
- Ententes avec le MPO au sujet de la prestation, de la surveillance et du compte rendu de divers services de sécurité fournis au nom de Transports Canada (p. ex. l'inspection des télécommunications/équipements radiomaritimes).
- Des services d'inspection du secteur privé uniformes, normalisés et largement accessibles. À preuve : les ententes conclues avec des organismes du secteur privé (comme les sociétés de classification maritimes) auxquels on délègue les services d'inspection; et l'utilisation améliorée du personnel ministériel dans les régions à haut risque.
- Gestion et promotion conjointes de bonnes pratiques de sûreté, par le biais du Comité consultatif canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne, avec la Corporation de sécurité du transport aérien, l'Association du transport aérien du Canada, le Conseil des aéroports du Canada et NAV CANADA.
- Adoption de nouveaux règlements, normes et politiques de sécurité au sujet des aéroports, des aéroports et des services de navigation aérienne, concordant avec le Règlement de l'aviation canadien.

Résultats intermédiaires

- Aptitude et empressement des entités cédées à fournir efficacement des services de sécurité au nom de Transports Canada.

par le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sureté qui s'emploie à « réglementer de manière plus intelligente » en modernisant, en rationalisant et en améliorant le processus de réglementation. Pour ce faire, il faut évaluer et choisir les meilleurs instruments de réglementation et de conformité, harmoniser les règlements et, à long terme, implanter une solide **culture de sécurité** (voir encadré marginal pour une définition) (voir section 4.1 pour d'autres précisions sur certaines initiatives législatives et réglementaires).

Résultats directs

- Modernisation de la législation sur les transports par une simplification de la structure et du langage, l'adoption de nouveaux instruments d'application d'ordre administratif et l'amélioration ou le remplacement des instruments d'examen et de règlement des conflits, et par la reconnaissance des rôles et des responsabilités des gens que nous réglementons dans la mise sur pied d'une solide culture de sécurité. (À preuve : la nouvelle Loi sur le tribunal d'appel des transports multimodaux du Canada, et les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur le transport par véhicule motorisé.)
- Amélioration du processus d'élaboration des règlements. Grâce à ce processus

L'élaboration du règlement sur le TMD « en langage clair » illustre les efforts que nous déployons pour assurer des consultations élargies. Le Ministère a eu des consultations suivies avec le Conseil consultatif du ministre, le Groupe de travail fédéral-provincial, des organismes internationaux, nos principaux partenaires commerciaux, des forces de police, des municipalités et des syndicats. En outre, des réunions publiques ont été organisées avec les intervenants intéressés ainsi qu'avec des associations professionnelles et industrielles. Parmi les résultats :

- ⇒ plus de 5 000 exemplaires du projet de règlement ont été diffusés, dont 2 000 ont été consultés sur Internet;
- ⇒ de nombreux articles ont été publiés dans le Bulletin de nouvelles TMD, qui compte 25 000 lecteurs;
- ⇒ nous avons reçu près de 2 000 commentaires.

- réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada.)
- Harmonisation des règlements, des politiques et des normes, surtout au niveau international, afin de promouvoir des normes de sécurité et de sûreté strictes et uniformes. (À preuve : l'élaboration d'un cadre commun de sécurité aérienne pour toute l'Amérique du Nord grâce à l'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, afin d'intégrer les politiques et les normes visant les contrôles et les équipements de sûreté, la formation, la détection des armes, la gestion des incidents, l'accès et la sûreté des marchandises; l'adoption en 2002 de la Norme de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vue d'assurer l'uniformisation de l'agrément et de la certification des gens de mer; et les modifications apportées au Règlement sur le TMD.)
- Des interventions uniformes, appropriées et rentables chaque fois que cela est justifié.

complexifier la surveillance réglementaire de ce secteur d'activité. Il faut sans cesse moderniser les lois et étudier des solutions novatrices de remplacement des règlements pour faire face aux progrès technologiques. Ces changements rapides nous obligent également à fournir à nos inspecteurs des informations, des équipements, des instruments, des compétences et une formation parfaitement à jour pour leur permettre de bien fonctionner dans la nouvelle société du savoir.

Sur le plan démographique, le Ministère doit répondre aux besoins qui résultent d'une population vieillissante dans un contexte de croissance soutenue des activités de transport. Dans cette industrie, les restructurations, les fusions et autres changements commerciaux se suivent sans jamais s'arrêter de manière à maximiser les avantages découlant de la croissance économique et de

l'évolution des marchés des transports. Les régimes de réglementation doivent être suffisamment flexibles et adaptables pour préserver et améliorer la sécurité tout en appuyant les possibilités de croissance économique. Alors que les **intervenants de l'extérieur** (voir encadré marginal pour une définition) ont des intérêts très divers, il existe entre eux certains points en commun (activisme croissant, examen à la loupe des mesures prises par le Ministère et demandes d'inclusion et de responsabilisation). Les consultations continueront d'être un élément crucial de nos grandes initiatives.

On peut définir un intervenant de l'extérieur comme un individu ou un groupe ayant des intérêts dans le secteur des transports, ce qui englobe le public, le secteur privé, la main-d'œuvre et les groupes d'intérêts ou de citoyens.

Le succès du secteur de la Sécurité et de la Sûreté dépend dans une large mesure de l'expertise de ses effectifs. À cette fin, nous sommes confrontés au vieillissement de notre effectif dont beaucoup des membres les plus aguerris approchent rapidement de la retraite, sans oublier les possibilités attrayantes qu'offre le secteur privé aux mêmes types de travailleurs. Pour préserver son rôle de surveillant de la sécurité, ce secteur s'est lancé dans une campagne de **recrutement** axée sur les compétences essentielles et dans une stratégie de rétention qui repose sur le principe de l'acquisition continue du savoir et du perfectionnement (voir p. 48 pour d'autres précisions sur l'initiative de recrutement et de rétention).

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Réforme de la réglementation

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organes de réglementation les plus dynamiques, avec 54 lois dont le Ministère assume la responsabilité primordiale ou partagée, 20 lois sur les transports et plus de 600 règlements comportant des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés. La majorité de ces instruments sont administrés

La culture est un mode de réflexion et d'action acquis et partagé au sein d'une société. Parmi les principaux éléments d'une solide culture de sécurité :

- ⇒ l'industrie et d'autres parties intéressées adoptent des systèmes et des programmes qui favorisent l'adoption et le renforcement de pratiques de sécurité;
- ⇒ des mesures communes du rendement en matière de sécurité;
- ⇒ un élargissement des consultations et des rétroactions systématiques et constructives.

Le Plan stratégique de sécurité et sûreté contient d'autres précisions sur la culture de sécurité et on peut le consulter sur notre site Web (voir p. 74).

3.3 Sécurité et Sûreté

Objectif du secteur

Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.

Description du secteur

Ce secteur est chargé d'élaborer les lois, les règlements et les normes à l'échelle nationale et d'assurer la surveillance, la mise à l'essai, l'inspection, la mise en application, l'éducation et les activités de recherche et développement visant à promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les moyens de transport. En outre, ce secteur élabore les plans de préparatifs d'urgence, garantit la sûreté des personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports et fournit également des services des aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

Dépenses prévues par secteur d'activité			
Secteur d'activité	(milliers \$)	Dépenses	
		2000-2001	2001-2002
Dépenses	réelles	prévues	prévues
1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Sécurité multimodale	9 068	12 101	12 047
Sécurité aérienne	124 906	124 281	123 605
Sécurité maritime	34 414	32 123	30 561
Sécurité ferroviaire	20 695	20 848	20 849
Transport des marchandises dangereuses	10 605	10 419	10 419
Sécurité routière	23 242	23 797	27 047
Recherche et développement	7 921	7 032	7 032
Sûreté et préparatifs d'urgence	11 068	19 796	9 796
Services des aéronefs	21 914	32 902	25 876
Total des dépenses prévues	263 832	283 299	267 231
Équivalents plein temps	2 756	2 699	2 695

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflète les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

La mondialisation continue de faire ressentir ses effets profonds sur ce secteur d'activité. La convergence accrue et l'harmonisation des règles, des normes et des règlements des transports obligent à parfaitement comprendre les implications pour le cadre national de réglementation des transports. Nous devons également saisir les occasions d'influer sur les initiatives internationales et les projets concertés et y participer.

La constance et la rapidité des progrès des technologies de l'information, des innovations technologiques et des informations scientifiques sur les facteurs humains n'ont fait que

D) ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Dans le cadre de l'examen quinquennal de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE), Transports Canada collabore avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, d'autres ministères fédéraux et plusieurs intervenants pour déterminer le meilleur régime d'évaluation environnementale qui convient aux projets réalisés sur les terres fédérales louées à d'autres parties. Cela visera également les projets menés dans les aéroports, les ports et sur les terres de la voie maritime du Saint-Laurent, qui ne sont pas actuellement assujettis à la LCEE.

Résultats directs

- Modifications recommandées à la LCEE.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation accrue des administrations aéroportuaires et portuaires et de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent aux prescriptions fédérales en matière d'évaluation environnementale sur les terres qui leur sont louées.

Résultats finals

- Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par le secteur des transports.
- Atténuation des incidences du secteur des transports sur l'environnement du Canada.

E) ASSAISSEMENT DE L'ENVIRONNEMENT

Pour s'acquitter de son engagement envers la gérance et la sensibilisation aux questions d'environnement, Transports Canada s'emploie à prévenir et à atténuer les dégâts causés à l'environnement par le secteur des transports. Cela consiste à mener des évaluations environnementales et à recenser et à gérer la contamination des biens-fonds appartenant ou ayant appartenu à Transports Canada.

Résultats directs

- Surveillance de l'assaissement des terrains qui doit avoir lieu à 11 emplacements vendus ou attribués à NAV CANADA; et élaboration de plans d'action pour assainir les terrains de 140 sites loués. Le coût de ces travaux est évalué à 10 millions \$ sur cinq ans.
- Poursuite des travaux d'assaissement du site d'enfouissement de Gloucester moyennant un coût annuel approximatif de 800 000 \$.
- Cadre opérationnel à la mise en oeuvre des politiques et des méthodes de gestion des sites contaminés.
- Base nationale de données sur les sites contaminés.
- Recommandations visant les modifications à apporter à la LCEE.

Résultats intermédiaires

- Des décideurs mieux informés.
- Recensement et gestion de tous les biens contaminés d'ici 2003.

Résultats finals

- Prévention et atténuation des dégâts causés par le secteur des transports à l'environnement.
- Atténuation de l'impact du secteur des transports sur l'environnement du Canada.

- Amélioration de la qualité de l'air pour les Canadiens.
- Atténuation de l'impact des émissions atmosphériques du secteur des transports.

Résultats finals

- Diminution des émissions atmosphériques du secteur des transports.
- de meilleures pratiques de gestion de la qualité de l'air.
- Sensibilisation accrue à la pollution atmosphérique et à ses incidences par la promotion

Résultats intermédiaires

- Respect des engagements pris dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog par le biais d'initiatives comme le coparrainage de cliniques d'inspection des émissions des véhicules et la surveillance de l'air aux aéroports canadiens (avec le concours des administrations aéroportuaires).
- Modification de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air pour tenir compte du problème de l'ozone.
- Respect des engagements pris dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog par le biais d'initiatives comme le coparrainage de cliniques d'inspection des émissions des véhicules et la surveillance de l'air aux aéroports canadiens (avec le concours des administrations aéroportuaires).

Résultats directs

- Les sondages indiquent que les Canadiens sont de plus en plus inquiets de l'impact de la qualité de l'air sur leur santé et leur qualité de vie. Les transports contribuent pour une grande part au problème de la pollution atmosphérique. Afin d'améliorer la qualité de l'air au Canada, Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux pour élaborer la phase 3 du Plan fédéral de gestion du smog, qui est le plan de mise en œuvre du gouvernement visant à lui permettre de respecter les normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone.
- de gestion du smog)
- C) POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (SD – défi 3, pour d'autres précisions sur le plan

- Baisse des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports afin de contribuer à la cible nationale que le Canada s'est fixée de réduire ses émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990.

Résultats finals

- Compréhension plus approfondie des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports;
- Amélioration de la collecte de données ayant trait aux systèmes de transport au Canada.


Résultats intermédiaires

- Contribution à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie nationale sur le changement climatique.
- Analyse des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre et des impacts que cela aura sur les régions.
- ministres des Transports et au Processus national du changement climatique.
- options de la Table et préparation d'un document complémentaire qui sera soumis aux consultations avec les intervenants du secteur des transports au sujet de l'Exposé des

Résultats directs

A) STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Transports Canada continuera de mettre en oeuvre sa SDD qui renferme 47 engagements sous 8 enjeux principaux. On trouvera des précisions à la section 4.2 à la p. 55. En outre, le Ministère prépare sa deuxième SDD avec le concours d'autres ministères fédéraux, des principaux intervenants et du public canadien, en vue de la présenter au Parlement en décembre 2000.

 Et la Stratégie de développement durable et le Rapport sur le système de gestion de l'environnement sont accessibles sur copie papier ou sur Internet ([p. 74](#)).

Résultats directs

- Mise en oeuvre suivie de la SDD de 1997 et compte rendu des réalisations.
- La deuxième SDD de Transports Canada doit être déposée devant le Parlement en décembre 2000.
- Poursuite de l'exécution du programme Sur la route du transport durable (SRTD).
- Poursuite de la mise en oeuvre d'un Système de gestion de l'environnement (SGE) pour les activités internes du Ministère.

Résultats intermédiaires

- Intégration des questions de développement durable dans les politiques, les programmes et les activités du Ministère.
- Sensibilisation du secteur des transports aux questions et aux mesures à prendre pour assurer la durabilité des transports.

Résultats finals

- Un réseau de transport écologiquement plus rationnel pour les Canadiens.

B) CHANGEMENTS CLIMATIQUES (SDD – défi 3, pour d'autres précisions sur les changements climatiques)

Le gouvernement fédéral a réaffirmé son engagement à l'égard des cibles de Kyoto dans le discours du Trône de 1999. Le secteur des transports est celui qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre. Les prévisions actuelles incitent à croire que les émissions du secteur des transports pourraient en 2010 dépasser de 32 % les niveaux de 1990 (soit 25 % du total des émissions du Canada). Le Ministère a coparrainé avec les ministères provinciaux et territoriaux des Transports la Table sur les transports et les changements climatiques qui a reçu pour mission de recenser les mesures qu'il y a lieu de prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports du Canada et de préparer un Exposé des options. Au mois de novembre, la Table a présenté son Exposé des options aux ministères des Transports et au Secrétariat national du changement climatique, remplissant ainsi son mandat qui consistait à évaluer les coûts, les avantages et les impacts de plus de 120 mesures.

L'an prochain, l'Exposé des options sera inséré dans les rapports des 14 autres Tables de concertation afin de contribuer à un projet de stratégie nationale sur le changement climatique qui sera soumis à l'examen des ministères de l'Environnement et de l'Énergie et, en définitive, à celui des premiers ministres. Transports Canada entend collaborer avec les provinces, les territoires et les principaux intervenants pour contribuer à la stratégie nationale sur le changement climatique.

roulier, le Ministère peut s'assurer que tous les projets financés sont conformes aux lois fédérales et provinciales applicables sur les évaluations environnementales. Le Ministère préside également le Comité interministériel des routes, qui assume le rôle de coordonnateur avec d'autres ministères fédéraux pour trouver de nouvelles initiatives et rendre compte du total des dépenses engagées par le gouvernement fédéral dans le réseau routier.

Ponts. Au cours des années à venir, Transports Canada entend élaborer avec le concours d'autres ministères fédéraux une stratégie de regroupement visant un certain nombre de ponts et d'axes routiers fédéraux. Transports Canada contribue actuellement la somme de 19 millions \$ étalée sur trois ans (à compter de 1998-1999) pour la réfection du pont Victoria à Montréal, qui a été confiée à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Le Ministère assure par ailleurs la surveillance et l'administration du contrat d'exploitation du pont de la Confédération.

Résultats directs

- Administration des ententes de financement à coûts partagés du réseau routier (notamment négociation des changements, visite des sites, respect des lois environnementales).
- Administration et participation aux programmes fédéraux sur les ponts, comme en témoigne le déblocage de crédits pour remettre en état le pont Victoria à Montréal.

Résultats intermédiaires

- Poursuite des programmes d'infrastructures routières provinciales.
- Respect par les provinces des ententes de financement
- Respect contractuel des ententes d'exploitation (p. ex. gestion du pont de la Confédération).

Les mesures de rendement peuvent

porter sur :

- ✓ le nombre de ponts exploités;

- ✓ les coûts d'exploitation des ponts;

- ✓ le coût et le nombre des ententes de financement du réseau routier.

Résultats Finaux

- Des infrastructures de transport de surface suffisantes, sûres, efficaces et respectueuses de l'environnement pour le Canada.

4. Les transports durables

La durabilité des transports est une responsabilité que se partagent les gouvernements, le secteur privé et tous les Canadiens. Les Canadiens sont de plus en plus conscients des défis qui se posent au secteur des transports dans le domaine du développement durable et ils se tournent vers le gouvernement fédéral pour lui demander conseil. Transports Canada a pris l'engagement de promouvoir un réseau de transport durable pour les Canadiens en intégrant des paramètres environnementaux dans ses politiques, programmes et activités. On trouvera ci-après l'analyse de certaines des principales activités entreprises par le Ministère en vue de contrer les changements climatiques, de réduire le smog et de gérer les sites contaminés. Ces activités contribuent aux engagements pris par Transports Canada dans le cadre de la SDD.

d'une valeur de 40 millions \$ (voir encadré marginal pour une définition) a été constitué en vue de financer les activités ministérielles à l'appui du processus de cession.

Résultats directs

- Réplique aux défis qui entravent le parachèvement de la cession des ports locaux et régionaux par des consultations proactives et des négociations, s'il y a lieu.
- Cession des ports régionaux et locaux restants avant la fin de 2001-2002.
- Administration du Fonds de cession des ports et du Fonds de transfert des ports.
- Surveillance de la conformité des APC avec les lettres patentes et la LMC.
- Gestion et exploitation dans le respect des niveaux budgétaires des ports publics qui n'ont pas encore été cédés et des 34 ports désignés comme ports éloignés.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le nombre de ports cédés;
- ✓ le montant des déboursés du FCP;
- ✓ le respect des normes de service internes;
- ✓ le nombre et le coût des ports exploités.

Résultats intermédiaires

- Conformité des APC avec les lettres patentes et la LMC.
- Les exploitants locaux adoptent une démarche commerciale.
- Niveaux de service appropriés, selon les vœux de la collectivité locale et les besoins locaux.
- Acceptation par des intérêts locaux des titres de propriété et de la responsabilité des ports.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de conformité;
- ✓ les rétroactions de l'industrie/clients.

Résultats finals

- Allègement du fardeau que fait peser sur le contribuable fédéral l'exploitation des ports canadiens.
- Réseau national de ports suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ les changements des affectations budgétaires nécessaires à l'exploitation des ports;
- ✓ les résultats de la surveillance du système.

3. Routes et ponts

Routes. Transports Canada reconnaît que les routes revêtent de l'importance pour tous les Canadiens. La mobilité des personnes et des marchandises d'un océan à l'autre est essentielle à notre qualité de vie et à l'expansion ininterrompue de notre économie. Transports Canada joue un rôle de premier plan dans ce secteur, par l'exécution d'une série d'ententes fédérales-provinciales à coûts partagés dont le but est de moderniser le réseau routier national.

Même si la plupart des programmes de financement des routes en vigueur approchent de leur terme, Transports Canada contribuera la somme de 150 millions \$ entre 2000 et 2001 en vertu de cinq ententes conclues avec trois provinces dans le cadre de projets d'infrastructures routières provinciales. Ces ententes procurent aux provinces la capacité financière d'améliorer et de moderniser leurs infrastructures routières. L'année prochaine, cela englobera par exemple une contribution de 34 millions \$ visant à moderniser la route transcanadienne à Terre-Neuve et une autre de 58 millions \$ visant à améliorer le réseau routier du Nouveau-Brunswick. Grâce aux ententes de partage des coûts du réseau

- Continuer d'exploiter les aéroports éloignés et les aéroports qui n'ont pas encore été cédés.

Résultats intermédiaires

- Adoption par les exploitants locaux d'une démarche commerciale.
- Niveaux de service appropriés, selon les vœux de la collectivité locale et les besoins locaux.
- Respect des conventions de bail et des politiques gouvernementales par les aéroports RNA et NAV CANADA.

Résultats finals

- Allègement du fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des aéroports canadiens.
- Réseau national d'aéroports suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

2. Ports

L'un des principaux objectifs de la **Politique maritime nationale** est de préserver un réseau portuaire national tout en confiant les décisions à des exploitants locaux qui sont en meilleure posture pour faire concorder les besoins locaux avec la réalité économique. Il faut signaler que le secteur des Programmes et Cessions (P et C) et celui des Politiques assument des rôles qui s'appuient mutuellement dans la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale au sujet des ports (voir p. 21, pour d'autres précisions sur les ports). Le secteur P et C joue un rôle actif (encore qu'indépendant) en ce qui concerne bon nombre des activités des Administrations portuaires canadiennes (APC), notamment l'évaluation et l'approbation des transactions immobilières. De plus, tous les ports régionaux et locaux, à l'exception de ceux qui sont désignés comme ports éloignés, doivent être cédés à des

exploitants locaux d'ici la fin de 2001-2002. Sur les 549 ports exploités à l'origine par Transports Canada, 357 ont été cédés, démolis ou ont perdu leur statut de port public (à la fin de décembre 1999). Le Ministère continue de céder les ports restants à des intérêts locaux et à opérer des cessions en bloc aux gouvernements provinciaux. Certaines cessions continuent d'être retardées par le besoin de répondre aux intérêts de tierces parties (comme les revendications territoriales autochtones et les positions des provinces).

Un **Fonds de cession des ports** d'une valeur de 125 millions \$ (voir encadré

marginal pour la définition) a été créé en vue d'octroyer des crédits à d'autres groupes pour faciliter le processus de cession. Par ailleurs, un **Fonds de transfert des ports**

Le **Fonds de cession des ports** aide les parties intéressées à assumer l'exploitation des ports locaux et régionaux en leur octroyant des crédits pour mener des études de faisabilité avant la cession, des opérations d'assainissement de l'environnement et apporter les améliorations nécessaires pour que les biens-fonds existants respectent un niveau de sécurité ou des normes d'exploitation minimums. Le **Fonds de transfert des ports** appuie les activités ministérielles nécessaires aux cessions, notamment en ce qui concerne les coûts administratifs et juridiques de même que les études et les relevés environnementaux.

Les mesures du rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de respect de la législation;
- ✓ les résultats de la surveillance du système.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de conformité;
- ✓ la réaction de l'industrie/clients et les sondages.

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Aéroports

Aux termes de la **Politique nationale des aéroports** de 1994 (PNA), à propos de laquelle on trouvera des précisions sur le site Web du Ministère, tous les aéroports de Transports Canada, à l'exception des aéroports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux. L'un des objectifs primordiaux de cette politique est de préserver un Réseau national d'aéroports (RNA) suffisant tout en confiant les décisions à prendre à des exploitants locaux qui sont mieux placés pour faire concorder les besoins locaux avec la réalité économique. Sur les 136 aéroports, à l'exception des aéroports éloignés, qui appartenaient à l'origine à Transports Canada ou dont le Ministère assurait l'exploitation ou le financement, 104 ont été cédés (à la fin de décembre 1999). Les aéroports les plus grands et les plus achalandés qui forment le RNA sont cédés aux Administrations aéroportuaires canadiennes par voie de bail (les quatre premiers ont été cédés à des Administrations aéroportuaires locales), alors que les aéroports hors RNA de taille moins importante sont mis en vente auprès d'intérêts communautaires locaux. Certaines cessions sont retardées à cause de l'intérêt manifesté par des tiers ou du besoin de parvenir à l'autonomie financière, mais l'on s'attend toujours à ce que tous les aéroports, à l'exception des aéroports éloignés, soient cédés d'ici le 31 mars 2001.

Partie intégrante de la PNA, le **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires** (PAIA) octroie des fonds aux aéroports admissibles pour les aider à financer leurs immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la baisse des coûts. Une évaluation quinquennale du PAIA a eu lieu en 1999-2000 et a confirmé qu'il fallait préserver ce programme sous sa forme actuelle.

En 1997, le Ministère a entrepris un examen détaillé des baux des AAL de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. L'examen a porté sur des questions comme la rentabilité financière, les pratiques de fixation des prix, la gestion, la gérance de l'environnement et la sécurité. Il a organisé des consultations publiques avec les principaux intervenants et procédé à l'analyse et à l'élaboration de politiques. Même si la conclusion générale est que la PNA a été un succès retentissant et que les AAL fonctionnent fort bien, un certain nombre d'enjeux stratégiques se sont dégagés de cet examen. Pour tenter de les résoudre, le Ministère élaborera un cadre stratégique détaillé qui régira les rapports à long terme entre Transports Canada et les aéroports du RNA après leur cession. Les changements d'ordre stratégique visent avant tout à améliorer la transparence, les méthodes de fixation des prix et le cadre redditionnel des administrations aéroportuaires. Les décisions finales seront prises au printemps 2000 et mises en oeuvre ultérieurement.

Résultats directs

- Relever les défis qui entraînent des retards dans le programme de cessions d'aéroports.
- Céder les aéroports restants selon l'échéancier prescrit.
- Surveiller le réseau national d'aéroports.
- Administrer les conventions de bail et en surveiller la conformité.
- Assurer la gestion du PAIA en en faisant l'évaluation suivie et en en assurant le financement.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le nombre d'aéroports cédés;
- ✓ le nombre et le coût des projets approuvés dans le cadre du PAIA;
- ✓ le nombre et le coût des aéroports exploités.

aérien du Canada) en vue de **peaufiner et de nouer de nouveaux rapports** dans la conjoncture postérieure aux cessions. Pour tenter de régler le problème des changements climatiques, nous collaborons de près avec les Nations Unies, l'Organisation de coopération et de développement économiques, les ministres des Transports d'Europe et l'Organisation de l'aviation civile internationale, pour ne nommer que ceux-ci.

Au nombre des fonctions qui échoient à Transports Canada dans la période postérieure aux cessions, mentionnons la nécessité de surveiller le rendement et les opérations de diverses entités (comme les aéroports du Réseau national d'aéroports ou les Administrations portuaires canadiennes) et leur respect des ententes de cession ou d'exploitation pertinentes. Le Ministère continue de s'assurer que le réseau de transport est concurrentiel et efficace en en assurant la **surveillance** du système peut revêtir plusieurs formes, comme des analyses spéciales régulières (Examen des baux des AAL), l'examen du plan d'activités d'une entité, des analyses de la documentation, des sondages et des rétroactions de l'industrie/clients et la surveillance des opérations commerciales (comme en témoignent les assemblées générales annuelles, les consultations du public et l'accès du public aux plans), de même que des infractions aux lois fédérales, provinciales ou locales.

Le secteur d'activité des Programmes et Cessions est confronté à un certain nombre de défis en dehors de sa sphère d'influence directe, et ceux-ci risquent d'influer sur sa capacité à s'acquitter de ses engagements. Même si les cessions d'aéroports approchent de leur terme, les cessions de ports n'en sont qu'à mi-chemin. Les deux **programmes de cessions** ont été touchés par la nécessité de trouver des partenaires consentants et de répondre aux intérêts de tierces parties, notamment les revendications territoriales autochtones et les positions des provinces. Ces préoccupations demeureront un défi pour le Ministère et pour le programme de cessions portuaires en particulier.

Les activités dans le secteur des transports ont quantité d'incidences sur l'environnement qui vont des changements climatiques au smog et à l'appauvrissement de la couche d'ozone, ce qui affecte l'air, la terre et l'eau de tout le Canada. Ces facteurs ont aussi des impacts sur la santé et la qualité de vie de l'être humain. Transports Canada a pris l'engagement de stimuler les **transports durables** au Canada, afin d'atténuer les incidences des activités du secteur des transports sur l'environnement. Cependant, les efforts visant à assurer la durabilité des transports, grâce à des mesures sur les changements climatiques et sur d'autres fronts, subissent l'influence d'un certain nombre de facteurs à l'échelle nationale et internationale. Sur le plan intérieur, il faut tenir compte des problèmes de juridiction entre le fédéral et les provinces et des limites du mandat de Transports Canada. Sur l'échiquier international, le Canada est directement touché par les sources de pollution à l'extérieur de ses frontières, ce qui le rend tributaire des mesures prises par d'autres pays et organismes internationaux. Il n'en reste pas moins que Transports Canada entend continuer à prôner la durabilité des transports au Canada. À cette fin, le Ministère a à sa disposition la Stratégie de développement durable (SDD). En décembre 2000, le Ministère déposera devant le Parlement sa deuxième SDD. Il commencera par consulter les Canadiens pour mieux connaître leur opinion à cet égard (voir section 4.2, à partir de la p. 55, pour d'autres précisions sur la SDD actuelle).

Remarque : Le secteur d'activité des Programmes et Cessions travaille à l'élaboration d'un système de mesure du rendement. La première mesure qu'il a prise à ce titre a été d'établir la logique du rendement de toutes ses grandes initiatives. Quelques exemples d'éventuelles mesures du rendement figurent dans cette section. À mesure que les travaux avancent, il se peut que ces exemples doivent être écartés ou, au contraire, peaufinés.

3.2 Programmes et cessions

Objectif du secteur

Alléger le fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des réseaux portuaires et aéroportuaires canadiens en en cédant les titres de propriété et (ou) l'exploitation à des organisations locales, tout en assurant l'existence ininterrompue de systèmes suffisants, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

Description du secteur

Ce secteur joue un rôle important en matière de gérance en plus de négocier la cession des ports et des aéroports. Il exploite les sites jusqu'à leur cession, administre les programmes de construction de routes et de ponts, exerce les fonctions de propriétaire des ports, aéroports, ponts et sites du système de navigation aérienne et gère également le portefeuille immobilier du Ministère. Du côté environnemental, ce secteur assume un rôle dirigeant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports au sujet des transports durables.

Dépenses prévues par secteur				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Aéroports	(98 592)	(67 629)	(90 192)	(69 443)
Ports	43 283	79 611	29 109	2 603
Transports de surface*	229 798	289 493	248 651	151 639
Environnement	5 883	4 404	3 579	3 579
Total des dépenses prévues	180 373	305 879	191 147	88 378
* Englobe la société d'État suivante :				
Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	28 029	122 141	93 469	37 794
Équivalents temps plein	690	503	310	310

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

Tandis que Transports Canada se départit de son rôle de propriétaire et d'exploitant des infrastructures de transport pour assumer celui de décideur, d'organe de réglementation et de propriétaire, d'autres entités (comme les aéroports et les ports cédés, d'autres ministères gouvernementaux et paliers de gouvernement, le secteur privé et certaines organisations internationales) jouent un rôle de plus en plus important pour l'aider à s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Par le biais de l'Examen des baux des Administrations aéroportuaires locales (AAL), nous collaborons avec les principaux intervenants (comme les Administrations aéroportuaires locales/canadiennes, le Conseil des aéroports du Canada et l'Association du transport

- Meilleure compréhension de l'impact des initiatives, des politiques et des règlements gouvernementaux sur le réseau de transport.
 - Application des changements apportés au système de transport par d'autres pays.
- Résultats finals*
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel reposant sur l'élaboration de politiques et de programmes et sur l'analyse et l'information économiques.

besoins, les entreprises de transport en subissent les contre-coups, du moins à court terme et souvent même à long terme.

Il importe dans l'optique des politiques de surveiller les multiples sources de changement qui ont un effet sur le réseau de transport. Lorsqu'on comprend les sources (c.-à-d. les forces motrices et leur impact sur les transports), on arrive mieux à déterminer où il faut opérer des ajustements dans le cadre politique et réglementaire afin de refléter les nouvelles pressions qui s'exercent sur les transports. Mais cette surveillance nécessite des instruments d'information et d'analyse. À mesure que les questions évoluent, changent ou deviennent de plus en plus complexes, les informations nécessaires doivent être reçues pour assurer qu'elles gardent de leur pertinence pour les problèmes et les défis auxquels se heurte le secteur des transports. Il faut donc des systèmes de traitement ponctuel des données pour assurer une surveillance efficace. Les résultats de la surveillance doivent ensuite être diffusés dans le *Rapport annuel sur les transports* au Canada.

Résultats directs

- Elaboration de profils des produits et des secteurs.
- Validation de données sur les transports (p. ex. statistiques sur le transport aérien et autres systèmes de données sur les transports).
- Réglements régissant la collecte des données tout en minimisant les rapports que doivent produire les intervenants.
- Rapport annuel de Transports Canada sur l'état des transports au Canada, selon les prescriptions de la LTC.
- Soutien analytique (p. ex. Table de concertation sur les transports et les changements climatiques, examen du système de maintenance et de transport du grain et stratégie sur les transports terrestres).
- Suivi des activités du trafic modal (marchandises et passagers), de la consommation d'énergie du secteur des transports, du bilan financier des intervenants et des coûts de chaque moyen de transport.
- Surveillance des changements qui surviennent dans la structure des activités modales (p. ex. faillites, fusions, acquisitions, nouveaux venus, investissements publics et privés); cartographie du réseau de transport et des changements d'utilisation (p. ex. densité de la circulation).
- Collecte directe d'informations ou en vertu de partenariats établis avec d'autres organismes (comme Statistique Canada).

Ressources (milliers \$)		
2000-01	2001-02	
1 600		
55	60	
439	250	
3 394	3 310	

Résultats intermédiaires

⇒ AMG, AUTRES GOUVERNEMENTS, USAGERS, TRANSPORTEURS, EXPLOITANTS

D'INFRASTRUCTURES –

- Prise de conscience, compréhension et acceptation des facteurs qui ont une incidence sur le réseau de transport et recensement des problèmes de capacité et des stratégies.

s'épaulent mutuellement dans la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale au sujet des ports (voir p. 28 pour d'autres précisions sur les ports).

La LMC prévoit également la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent. C'est à cette fin que la voie maritime est aujourd'hui exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), groupe sectoriel privé à but non lucratif, même si le gouvernement continue d'être propriétaire des immobilisations. La société est tenue de respecter les cibles négociées en matière de coûts et elle doit également percevoir une augmentation annuelle des péages de 2 %. L'exploitation efficace de la voie maritime donnera le droit à la société de décréter des baisses futures des péages qui profiteront à tous les usagers.

Outre son impact sur le réseau portuaire et la voie maritime du Saint-Laurent, la Politique maritime nationale a donné lieu à diverses initiatives visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité des **services de traversiers** dans l'est du Canada. À cette fin, à l'issue de l'examen mené en 1999 sur les services de traversiers à destination de Terre-Neuve, un traversier supplémentaire sera fourni par Marine Atlantique Inc. pour réduire les pressions qui s'exercent sur la flotte actuelle.

Résultats directs

- Évaluation des demandes de lettres patentes supplémentaires pour les APC existantes ainsi que des nouvelles demandes de statut d'APC.
- Surveillance de la rentabilité du réseau portuaire national.
- Cadre d'évaluation du rendement du nouveau réseau portuaire par rapport aux objectifs de la LMC.
- Surveillance de la CGVMSL par rapport à l'entente de gestion signée avec la corporation.
- Protection du niveau de renouvellement des actifs de la voie maritime.
- Surveillance des activités des traversiers.
- Surveillance de la fourniture d'un traversier supplémentaire par Marine Atlantique Inc.

Résultats intermédiaires

- Les APC officient selon des principes commerciaux (c.-à-d. vocation commerciale accrue).
- Niveaux de service appropriés tels que définis par la collectivité locale et les besoins locaux.
- Exploitation efficace de la voie maritime par la CGVMSL.

Résultats finals

- Baisse du fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des ports canadiens.
- Réseau portuaire national suffisant, sûr, efficace, concurrentiel et respectueux de l'environnement.

4. Surveillance du réseau de transport canadien

L'évolution de l'offre et de la demande dans le secteur des transports est constante sur le marché. Ces changements ont une incidence sur la conjoncture concurrentielle qui prévaut dans le secteur des transports, aussi bien dans chaque mode qu'entre les modes. Les forces concurrentielles entrent également en jeu dans les différents secteurs qui utilisent les services de transport, et ces forces stimulent à leur tour la demande de ces services en plus d'influer sur leurs besoins. Au moindre revirement de la demande et des

Ressources (milliers \$)		
2000-01	2001-02	
		• Établissement de partenariats avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs afin d'élaborer, de promouvoir et de mettre en oeuvre le plan SIT du Canada.
		• Conception d'une architecture SIT pour le Canada et participation à l'élaboration des normes internationales.
		• Elaboration d'un plan de recherche-développement quinquennal pour les projets à vocation industrielle.
		• Cofinancement du déploiement des SIT et des projets d'intégration.
1 500	500	• Appui des projets SIT aux frontières internationales.
		• Leadership et soutien à l'échelle mondiale pour faire avancer l'application et la compatibilité des technologies SIT.
250	250	• Partenariat avec SIT Canada pour appuyer le développement et le déploiement des SIT au Canada.
2 250	1 750	

Résultats directs

- ⇒ *USAGERS, EXPLOITANTS, AMG, SECTEUR DES TRANSPORTS, PUBLIC* – Utiliser les systèmes de transport intégrés.
- développer et financer les technologies intégrées.
- Accepter les normes et l'architecture.
- Saisir les possibilités d'améliorer le système.
- ⇒ *FOURNISSEURS* – Concevoir des systèmes et des technologies intégrés.
- Accepter les normes internationales et l'architecture canadienne.

Résultats finals

- Plus grande fluidité de la circulation et amélioration de la mobilité dans les couloirs congestionnés, tout en les rendant plus sûrs et écologiquement plus rationnels.
- Amélioration des correspondances intermodales et du traitement des voyageurs et des marchandises au franchissement des frontières internationales.
- Productivité accrue grâce à l'amélioration de l'efficacité et de la fiabilité des activités de transport pour les usagers, les pourvoyeurs de services, les exploitants et les organes de réglementation.

3. Politique maritime nationale

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui autorise la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale, porte création d'un réseau national de ports comprenant les **Administrations portuaires canadiennes** (APC) gérées de manière autonome. La loi rationalise le régime de réglementation des nouvelles APC et dissout la Société canadienne des ports (prévue pour le printemps 2000). En 1999, 17 des 18 ports destinés à devenir des APC ont accédé à ce nouveau statut. Outre les 18 ports d'origine, le Ministère a reçu de la part de deux autres ports (Belledune et Oshawa) une demande de statut d'APC. Il faut signaler que le secteur des Politiques et celui des Programmes et Cessions assument des rôles qui

2. Systèmes intelligents de transport

Les technologies émergentes de l'informatique, de la détection et des communications (connues sous l'appellation de systèmes intelligents de transports [SIT]) ouvrent de nouvelles possibilités qui, ensemble, devraient permettre de relever les nombreux défis auxquels sont confrontés les transports au Canada. De la même façon que l'autoroute de l'information transforme radicalement notre société et notre économie, les SIT risquent de transformer la façon dont nous construisons, gérons et exploitons les systèmes de transport terrestre. Ces systèmes fournissent à l'industrie des transports des instruments novateurs et efficaces qui contribuent à améliorer ses modes de fonctionnement traditionnels. Grâce au fait qu'ils permettent d'intégrer les usagers, les véhicules et les infrastructures, les SIT permettent à ces éléments d'échanger des informations afin de mieux gérer et utiliser les ressources disponibles. Et le Canada possède quelques-unes des compagnies les plus avant-gardistes de ce secteur en pleine évolution. Même si les applications des SIT ne permettent pas de résoudre tous les problèmes de transport terrestre, ils offrent des outils pratiques et efficaces pour tenter de surmonter les difficultés croissantes auxquelles le secteur fait face.

Résultats finals

- Un réseau de transport efficace, flexible et abordable pour les Canadiens grâce à la LTC.
- Sensibilisation accrue des intervenants aux changements et meilleure compréhension et acceptation de ces changements.

Résultats intermédiaires

- Nomination d'une ou de plusieurs personnes (avant le 20 juin 2000) chargées de procéder à l'examen détaillé de la LTC et de toute autre législation qui s'y rattache.
- Consultations avec les acheteurs et les fournisseurs de services de transport et d'autres personnes compétentes.
- Évaluation de la mesure dans laquelle cette loi procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible, accessible et abordable.
- Présentation du rapport final devant la Chambre des communes avant le 30 juin 2001.
- Modification de la législation et cadre administratif approuvé par le Parlement.

Résultats directs

« procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible et abordable » et de déterminer les modifications statutaires qui s'imposent.

Le secteur d'activité des Politiques est chargé d'élaborer les politiques des transports, notamment des transports de surface ferroviaires et routiers, du transport aérien national et international et du transport maritime. Le rôle de ce secteur s'étend également aux relations ministérielles, comme l'élaboration de la politique sur le commerce des transports, la coopération sur les questions de transport technique à l'échelle internationale, la gestion des relations du Ministère avec d'autres gouvernements (provinciaux et étrangers) et la promotion de l'accessibilité dans les transports.

Ce secteur doit adopter une position prévoyante pour bien positionner le secteur canadien des transports pour l'avenir. Quantité de facteurs façonneront le réseau de transport canadien de l'avenir et les politiques qui détermineront son développement (mondialisation, intégration des économies nord-américaines, sensibilisation accrue aux impératifs du développement durable, passage à une économie du savoir, rôle accru des technologies et du commerce électronique et augmentation des besoins en matière d'infrastructures).

Ce secteur doit donc s'attendre à subir des pressions au cours de la période de planification à cause du vaste éventail de questions qui nécessitent une attention soutenue. Mentionnons entre autres la restructuration ordonnée des compagnies aériennes du Canada, le refaçonnement du système de manutention et de transport du grain pour lui donner une vocation plus commerciale qui réponde aux besoins des Canadiens, le lancement d'un examen de la *Loi sur les transports au Canada*, l'élaboration d'un programme d'infrastructures fédérales, l'examen de la situation financière de VIA Rail et la mise en œuvre du plan du Canada relatif aux systèmes intelligents de transport. Ce secteur présentera en outre trois projets de loi — la Loi sur la restructuration des compagnies aériennes, la Loi sur le transport du grain et la Loi sur la responsabilité maritime — de même que des modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. La Loi sur la restructuration des compagnies aériennes (présentée dans la Chambre le 17 février 2000 comme le projet de loi C-26) pour que la restructuration des compagnies aériennes du Canada se fasse de manière ordonnée et perturbe le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies, tout en préservant la compétitivité du marché et la rentabilité de l'industrie. La Loi sur le transport du grain sera présentée d'ici juin 2000 pour que le système de manutention du grain encourage la responsabilité maritime, la concurrence et l'efficacité. Une Loi sur la responsabilité maritime sera présentée en vue de promouvoir un réseau de transport maritime efficace et économiquement rentable en assurant le dédommagement suffisant et rapide des victimes en cas d'accident dans ce secteur. En outre, les modifications apportées à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* permettront de rationaliser l'administration de la loi et de stimuler un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers (section 4.1 pour d'autres précisions sur ces initiatives législatives).

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Examen de la Loi sur les transports au Canada

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule que le ministre des Transports doit procéder à un examen détaillé de la loi et de toute autre législation qui s'y rattache relevant des responsabilités du ministre. Cet examen, qui doit débiter d'ici le 1^{er} juillet 2000 et être terminé en l'espace d'un an, se fera avec le concours des acheteurs et des fournisseurs de services de transport. L'objectif est d'évaluer si la législation

3.0 Plans, résultats et ressources

3.1 Politiques

Objectif du secteur d'activité

Des politiques qui appuient un réseau de transport canadien concurrentiel et efficace.

Description du secteur

Ce secteur est chargé d'élaborer les politiques et les modifications législatives sur les transports qui contribuent à l'efficacité du réseau de transport canadien. Il surveille également et analyse le réseau de transport et se livre à des études économiques et des évaluations de programmes.

Dépenses prévues par secteur d'activité				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Politique sur les transports*	296 329	295 350	274 471	273 882
Surveillance et analyse du réseau	13 169	11 199	10 236	9 985
Total des dépenses prévues	309 498	306 550	284 708	283 867
* Englobe les sociétés d'État suivantes :				
VIA Rail Canada Inc.	170 304	170 304	170 304	170 304
Marine Atlantique Inc.	28 578	48 378	36 378	36 378
Total des sociétés d'État	198 882	218 682	206 682	206 682
Équivalents à temps plein	205	193	193	191

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

Le secteur d'activité des Politiques joue un rôle clé dans la surveillance du réseau

canadien de transport (voir encadré marginal pour une définition). C'est lui en effet qui doit répertorier et analyser les tendances qui ont une incidence sur les transports au Canada et s'occuper de l'élaboration de politiques pour répondre aux besoins recensés. Il faut signaler toutefois que, si le secteur des Politiques remplit ce rôle en analysant les questions sous l'angle de leur impact sur l'économie canadienne, le secteur des Programmes et Cessions assume lui aussi un rôle de surveillance sous le rapport des activités des réseaux aéroportuaires et portuaires.

Surveillance du système désigne la surveillance de « l'état » des infrastructures de transport du Canada dans leur ensemble (ports, aéroports et réseaux routiers nationaux) et la détermination des besoins stratégiques futurs pour assurer un niveau de service approprié pour tous les Canadiens.

2.6.3 Compte rendu des résultats – Cadre de rendement

Le rendement de Transports Canada sera établi et mesuré selon trois niveaux de résultats distincts. Chaque niveau repose sur le précédent, en commençant par les activités opérationnelles et de gestion qui aboutissent à des changements de comportement et, en définitive, aux résultats de niveau supérieur (État). Il s'ensuit naturellement que les indicateurs de rendement utilisés pour chaque niveau sont différents. Les trois niveaux peuvent se définir ainsi :

UN – RÉSULTATS DIRECTS (OPÉRATIONNELS ET DE GESTION)

Le premier niveau de rendement porte sur les **résultats opérationnels et de gestion** ou sur les aboutissements directs qui résultent des procédés, des ressources et des activités du Ministère. L'élément central est ce qui a été fourni, de quelle façon et à quel prix, facteurs sur lesquels les organismes du Ministère exercent un contrôle direct. À ce niveau, les indicateurs de rendement ont un rapport avec les coûts, la ponctualité, la qualité et la quantité.

DEUX – RÉSULTATS INTERMÉDIAIRES (CHANGEMENT DE COMPORTEMENT)

Le deuxième niveau se rapporte à l'incidence que les activités ou les services du Ministère ont sur le **comportement des principaux groupes cibles**. L'élément central du rendement est d'innover avec les principaux protagonistes du réseau de transport et d'influer sur les changements de comportement souhaités dont on s'attend à ce qu'ils aboutissent à un « état » amélioré. Ces engagements peuvent être exprimés comme continuum axé sur les changements escomptés au niveau de la prise de conscience, du savoir, des perceptions, de l'acceptation, des aptitudes/capacités et de l'adoption par les principaux intervenants et coexécutants désignés. À ce niveau, les indicateurs de rendement reflètent les changements visibles (prise de conscience, capacité, actions) chez les individus, les organismes et les secteurs de la société.

TROIS – RÉSULTATS FINALS (AU NIVEAU DE L'ÉTAT)

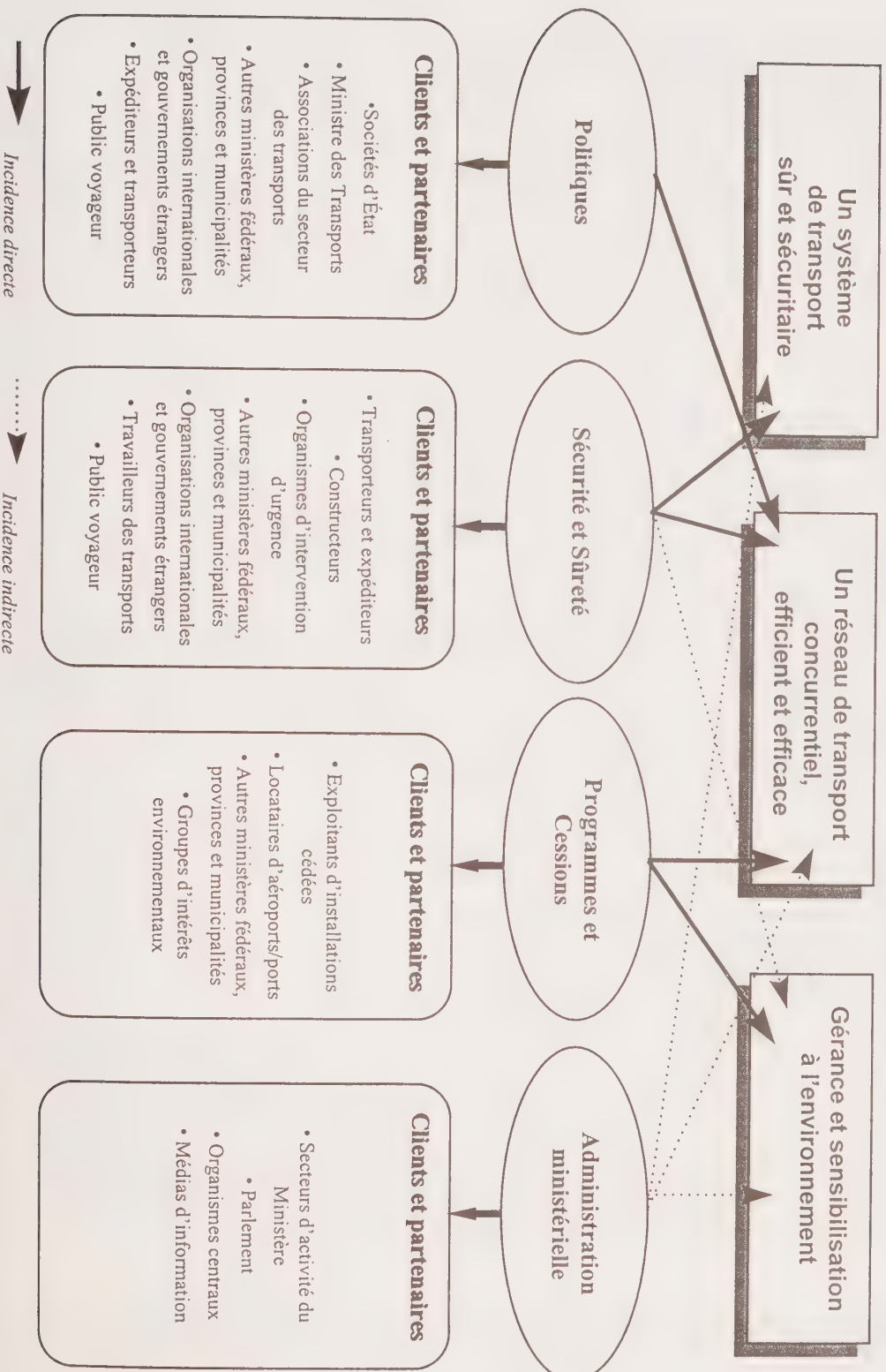
Le résultat final du rendement du Ministère a trait à sa contribution à l'**état des transports canadiens** et à leurs incidences. Ce niveau se rapporte au réseau national de transport en termes de sécurité et d'efficacité, à sa contribution à la prospérité du Canada, à la protection de l'environnement et à l'encouragement de la durabilité de l'environnement. Les résultats de ce troisième niveau ne subissent que l'influence indirecte de Transports Canada. Quantité d'autres protagonistes et facteurs contributifs entrent en jeu dans l'atteinte de ces résultats finals. Des indicateurs de rendement comme les accidents et les victimes reflèteront doublement la raison d'être du Ministère et son atteinte des objectifs stratégiques.

Remarque : Le Ministère a fait l'effort concerté de définir la logique du rendement de toutes ses grandes initiatives. Il reconnaît que la prochaine mesure consiste à établir des cibles et des mesures aux trois niveaux des résultats. C'est pourquoi le Ministère en est aux étapes préliminaires de l'élaboration d'un système détaillé de mesure du rendement. Dans la mesure du possible, des exemples d'éventuelles mesures sont indiqués dans le corps de ce rapport.

2.6.2 Contribution de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats

Les quatre secteurs d'activité s'efforcent de permettre au Ministère de s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Ce tableau illustre la contribution *principale* de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats et propose un échantillonnage des *principaux* clients et partenaires mis en cause.

PRINCIPAUX ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE RÉSULTATS



2.6 Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

2.6.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats

Transports Canada		Pour fournir aux Canadien(ne)s :	
	UN RÉSEAU DE TRANSPORT PARFAITEMENT SÛR	<ul style="list-style-type: none"> • Un régime de réglementation simplifié, moderne et efficace; • Des lois, des règlements et des normes efficaces et harmonisés dans tous les moyens de transport; • La sensibilisation du secteur des transports aux règlements et aux normes et à leur respect; • La sensibilisation du public aux questions de sécurité; • Les statistiques et les tendances sur les accidents et la mortalité, de même que les comparaisons des taux d'accident dans le transport aérien, maritime, ferroviaire et routier, y compris le transport des matières dangereuses. 	UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE
		<ul style="list-style-type: none"> • L'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport; • Le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs; • Un barème de droits équitable fondé sur les coûts actuels de la prestation des services; • La cession et la commercialisation de la plupart des activités restantes; • L'exploitation efficace des aéroports, ports et havres éloignés; • Les résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle; • La rentabilité commerciale et financière et les niveaux de compétitivité des services de transport. 	UN SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT AU TITRE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORTS CANADA; <ul style="list-style-type: none"> • Une stratégie durable et efficace du transport; • L'administration efficace des baux aéroportuaires, des sites de navigation et de l'entente de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent.
			GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT

difficultés à Transports Canada au cours des années à venir, surtout en ce qui a trait aux objectifs du Ministère en matière de prestation de services électroniques.

2.5 Dépenses prévues du Ministère

Aperçu ministériel				
	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget des dépenses principal (brut)	1 162 582	1 154 677	1 020 244	995 094
<i>Moins</i> : recettes disponibles	272 791	276 329	299 791	322 832
Total du Budget des dépenses principal (net)	889 791	878 348	720 453	672 262
Ajustements des dépenses ²	(42 627)	97 500	103 500	46 000
Dépenses prévues nettes	847 164	975 848	823 953	718 262
<i>Moins</i> : recettes non disponibles	19 089	16 000	16 000	16 000
<i>Plus</i> : coût estimatif des services fournis gratuitement	44 900	46 098	46 169	46 434
Coût net du Ministère	872 975	1 005 946	886 122	780 696
Équivalents temps plein	4 506	4 071	3 870	3 870

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Réflète les meilleures prévisions du total des dépenses prévues nette jusqu'à la fin de l'exercice.
2. Les ajustements reflètent les approbations obtenues après la Mise à jour annuelle des niveaux de référence, y compris les initiatives budgétaires.

de nos échanges commerciaux. Le thème commun à toutes ces situations est la nécessité de trouver une source de financement capable de répondre à nos besoins de manière durable.

- **CESSIONS.** Même si le programme de cessions aéroportuaires approche de son terme et que les cessions portuaires sont solidement engagées, les deux programmes se heurtent à des défis extérieurs. Mentionnons entre autres les revendications territoriales des Autochtones et les positions des provinces qui sont indépendantes du contrôle direct du Ministère, de même que les paramètres environnementaux dans certains sites. Ceux-ci demeureront une difficulté pour le Ministère, surtout en ce qui concerne le programme de cessions portuaires (p. 27 et 28 pour d'autres précisions sur les programmes de cessions).

- **RECRUTEMENT ET RÉTENTION.** Les années de compressions financières combinées à un effectif vieillissant ont creusé un important fossé dans la fonction publique au chapitre des ressources humaines, d'où l'importance accordée par le gouvernement au recrutement et à la rétention. Pour Transports Canada, le recrutement et la rétention des inspecteurs de sécurité et de sûreté et d'autres professionnels du même acabit présentent une sérieuse difficulté au niveau des ressources, surtout si l'on tient compte de la concurrence acharnée livrée par le secteur privé pour recruter des employés qualifiés. Pour s'attaquer à ce problème, le Ministère s'occupe de recenser les compétences essentielles et de recruter des experts en la matière et de dispenser des programmes de formation garantissant une planification attentive de la relève qui lui permettra de continuer à remplir son mandat (p. 48 pour d'autres précisions sur cette initiative).

- **COEXÉCUTANTS.** À mesure que Transports Canada délaisse son ancien rôle de propriétaire et d'exploitant d'importants segments des infrastructures de transport au profit de celui de décideur, d'organe de réglementation et de propriétaire, ses principaux partenaires (les aéroports et les ports cédés, NAV CANADA, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, VIA Rail et d'autres gouvernements et ministères gouvernementaux) jouent un rôle de plus en plus important pour lui permettre de s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Nous collaborons actuellement avec tous ces groupes pour nouer et resserrer ces nouveaux rapports.

- **TECHNOLOGIE.** L'aboutissement éventuel des progrès technologiques a le pouvoir de transformer la planète aussi radicalement que le moteur à vapeur, l'automobile et l'électricité l'ont fait par le passé. Avec l'avènement de l'économie du savoir, les obstacles à la concurrence s'estompent de plus en plus. Les gouvernements et les entreprises se réinventent autant qu'ils peuvent pour s'acquitter de leurs mandats et rester concurrentiels et utiles dans un monde en pleine évolution. Ils se concentrent donc sur l'utilisation des technologies naissantes, comme le commerce électronique et Internet, en vue de rationaliser et de remplacer les procédés reposant sur la paperasserie. Les citoyens et les entreprises seront de plus en plus tributaires de ces technologies pour avoir accès aux services et aux informations du gouvernement. De plus en plus de pressions s'exercent pour que le gouvernement soit plus réceptif et abordable en fournissant des informations et des services sur support électronique. Le gouvernement a donc adopté une vision de prestation des services électroniques qui permettra aux Canadiens de bénéficier de services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, commode et accessible. Le manque de ressources qualifiées, associé aux problèmes de recrutement et de rétention, posera de sérieuses

2.4 Facteurs qui exercent une influence décisive sur le

Ministère

Les transports sont un élément crucial du bien-être du Canada et Transports Canada s'efforce à offrir un réseau de transport national qui réponde aux besoins sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui. L'apergu qui suit expose certains des facteurs et enjeux qui risquent d'avoir une incidence sur le cadre d'exploitation du Ministère au cours de la période de planification.

- **DÉVELOPPEMENT DURABLE.** Le développement durable continuera d'être une question d'intérêt public dans un avenir prévisible et est l'un des principaux enjeux auxquels soit confronté le réseau des transports à l'échelle mondiale. Les taux de croissance escomptés au cours des 40 prochaines années devraient se traduire par l'accession de 800 millions de personnes supplémentaires à la propriété d'une automobile, ce qui mettra à très rude épreuve l'environnement de la planète si l'on se base sur les technologies et les habitudes d'utilisation actuelles. Au Canada, le secteur des transports contribue pour beaucoup aux émissions de produits gazeux à effet de serre du pays, et il est la principale source des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Transports Canada est donc appelé à jouer un rôle de premier plan dans la durabilité des transports, en particulier par sa Stratégie de développement durable, ses collaborations avec la Table sur les transports et le changement climatique et ses activités d'assainissement de l'environnement (voir sections 3.2 et 4.2 pour d'autres précisions sur ces initiatives).

- **MONDIALISATION.** Dans une optique politique, la mondialisation attache plus d'importance à l'entrepris mondiale qu'à l'État national, et cette entrepris recherche des règles et une harmonisation transnationales (l'uniformité des cadres stratégiques de tous les États) pour faciliter le mouvement sans entrave des biens et des capitaux. Compte tenu de la mondialisation, le cadre de notre marché national et nos régimes de réglementation font l'objet de débats et de négociations de plus en plus animées à l'échelle internationale et régionale. Mentionnons à titre d'exemples l'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, dont le but est d'établir des normes obligatoires sur la sécurité aérienne pour faciliter l'harmonisation des programmes de sécurité aérienne du Canada, des États-Unis et du Mexique; et la négociation d'un « protocole sur les polluants et les effets multiples » en vertu de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, qui constituera le fondement de la négociation du Plan fédéral canadien sur la gestion du smog et de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. Ce qui est clair, c'est que les programmes nationaux et internationaux du Ministère sont de plus en plus entrelacés. Si le Canada peut exercer une certaine influence sur l'orientation du monde, il ne peut pas la contrôler. Les ripostes du Canada face à ces pressions domineront de plus en plus l'agenda politique national.

- **INFRASTRUCTURES.** La croissance du commerce et du trafic du Canada exerce des pressions sans précédent sur les principaux couloirs et les portes d'entrée internationales. Les autres pressions qui s'exercent sur les infrastructures résultent de l'urbanisation ininterrompue du Canada, qui s'est accompagnée d'une stagnation ou même d'une baisse du nombre de personnes qui empuinent les transports en commun et d'une hausse de l'utilisation des voitures de tourisme, sans augmentation comparable de la capacité routière. Le défi que posent les infrastructures de transport au Canada se caractérise par une adaptation à la croissance dans les secteurs urbanisés, par l'entretien des infrastructures et des services dans les zones rurales et l'élargissement de nos principaux couloirs et portes d'entrée internationales à l'appui

2.3 Objectifs

Comme l'indique la partie II du Budget des dépenses 2000-2001, les objectifs de Transports Canada sont énumérés ci-après. Les trois premiers de ces objectifs font l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre des résultats clés (☞ Tableau des principaux engagements en matière de résultats à la p. 15).

A) REHAUSSER LES NORMES DE SÉCURITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN ADOPTANT :

- ◇ des normes et un cadre de réglementation complets et évolutifs;
- ◇ des programmes efficaces de certification, de surveillance, d'inspection et de contrôle d'application.

B) CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA EN :

- ◇ actualisant les politiques;
- ◇ éliminant les obstacles institutionnels et législatifs;
- ◇ finançant certains éléments clés du réseau.

C) PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE EN VEILLANT :

- ◇ à évaluer l'incidence sur l'environnement des politiques et des règlements qui sont adoptés;
- ◇ à promouvoir des normes environnementales et à les respecter.

D) COLLABORER AVEC LES PARTENAIRES ET LES CLIENTS PAR :

- ◇ des consultations efficaces sur les initiatives en matière de transport;
- ◇ la mise en place et la gestion de projets conjoints.

E) AMÉLIORER NOS SERVICES EN :

- ◇ comprenant les besoins de nos clients;
- ◇ rendant le processus décisionnel accessible aux clients.

F) OFFRIR UN MILIEU DE TRAVAIL DYNAMIQUE ET AXÉ SUR LA COLLABORATION OU :

- ◇ les gens sont traités avec confiance et respect;
- ◇ l'on élabore et met en place des stratégies efficaces pour les ressources humaines;
- ◇ l'on offre un programme de reconnaissance et de récompense qui reflète nos valeurs.

Travailler ensemble pour les transports

AUTRES PONTS — Le pont Blue Water (Ontario-Michigan), le pont Peace (Ontario-New-York) et le pont international Sault Ste. Marie (Ontario-Michigan sont exploités indépendamment du Ministère, en vertu de lois administrées par le ministre des Transports; ils sont financièrement autonomes. Le pont de la Confédération (Nouveau-Brunswick-I.-P.-É.) reçoit une subvention indexée du Ministère.

Les ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES) — fournissent des services de pilotage maritime sûr et efficaces.

régionale pour ce qui est de l'exécution des programmes. Les quatre secteurs d'activité sont décrits et étudiés plus en détail à la section 3 à partir de la p. 18.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Il existe néanmoins d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport. En voici la liste.

L'**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA** — est responsable de la réglementation économique des transports et de l'examen des plaintes déposées à l'égard des droits fixés par les nouvelles Administrations portuaires canadiennes. L'Office rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et il produit son propre Budget des dépenses.

Le **TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE** — est un organisme indépendant qui, à la demande du milieu aéronautique, analyse les décisions prises par le ministre des Transports au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Le tribunal a également pour mission de réviser sur demande les sanctions administratives infligées par l'Office des transports du Canada. Le Tribunal rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit son propre Budget des dépenses. Les initiatives législatives en cours se solderont par l'élargissement du tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multimodal qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur la sûreté maritime* (voir section 4.1 pour plus de précisions sur le nouveau TATC).

Le **BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA** — est un organisme indépendant qui rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans le réseau de transport régi par Transports Canada. Deux instruments régissent les rapports entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports : la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* est la loi habilitante du Bureau, et le protocole d'entente qui régit les rapports entre les deux organismes.

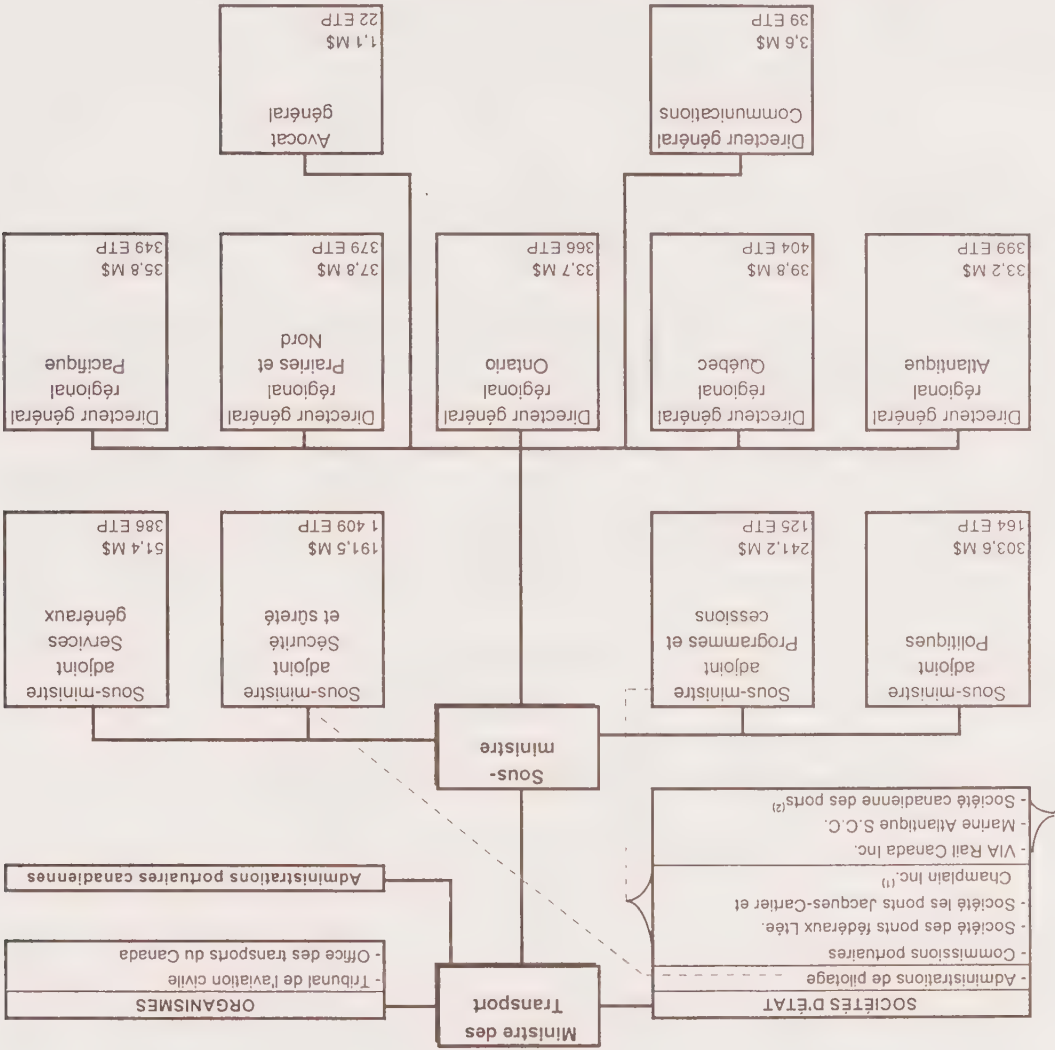
MARINE ATLANTIQUE INC. — est une société d'État qui exploite des services de transport maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans le Canada atlantique, pour remplir les obligations constitutionnelles (North Sydney–Port aux Basques) et offrir une solution de rechange aux services constitutionnels (North Sydney–Argentinia).

VIA RAIL CANADA INC. — est une société d'État qui gère la plupart des trains de voyageurs au Canada.

La **SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE** — est une société d'État qui exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ex-Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Les **PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.** — sont une société d'État qui assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, du pont Mercier et du tunnel Melocheville à Montréal.

du sous-ministre et sont responsables de l'exécution des programmes et de l'application des politiques et des normes dans leur sphère de responsabilité géographique. Cette structure sert de point de contact central dans chaque région aux clients et aux intervenants du Ministère.



(1) Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCI) est une filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée.
(2) La Société canadienne des ports devrait être démantelée au printemps 2000.

- ◊ Les dépenses nettes prévues en 2000-2001 sont indiquées pour chaque organisation relevant du sous-ministre.
- ◊ Pour les besoins du budget, les sociétés d'État relèvent de l'un des trois sous-ministres adjoints, selon l'illustration.

Secteurs d'activité. Les secteurs d'activité du Ministère (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Administration ministérielle) ont un axe multimodal. Celui-ci reflète les rôles essentiels du Ministère en plus de les mettre en valeur : élaboration et application des politiques et des lois. Compte tenu des résultats visés par les secteurs d'activité, ceux-ci ne reflètent pas la structure organisationnelle qui a une forte saveur

2.0 Aperçu ministériel

2.1 Vision, mission et mandat

Notre vision

OFFRIR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT POUR LE CANADA ET LES CANADIENS.

Notre mission

ÉTABLIR ET ADMINISTRER DES POLITIQUES, RÉGLEMENTS ET SERVICES
POUR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT.

Notre mandat

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement pour assurer la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport national. De plus, le partage des compétences est tel, au Canada, que tous les paliers de gouvernements sont partiellement responsables du réseau de transport.

L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se fait en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels (voir section 6.1 pour la liste des lois administrées par le ministre des Transports). Le mandat du Ministère est toutefois clairement décrit dans son énoncé de mission, qui figure ci-dessus.

Le Ministère n'exploite plus ni ne finance les principaux éléments des infrastructures de transport. Le Ministère cède ou loue à bail la plupart de ses opérations, à l'exception de celles qui desservent les régions éloignées ou qui doivent être maintenues pour remplir des obligations constitutionnelles.

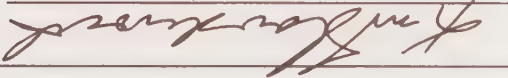
Dans tous les modes, le Ministère s'emploie à réduire les subventions, à donner davantage voix au chapitre aux usagers, à accroître l'efficacité et à établir un mode de fonctionnement plus commercial. Le nouveau rôle dévolu au Ministère est de concevoir un cadre politique et législatif moderne et pertinent qui permette d'assurer la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité du réseau de transport du Canada.

2.2 Rôles et responsabilités

TRANSPORTS CANADA

Structure organisationnelle. Le Ministère fonctionne en vertu d'une structure organisationnelle décentralisée. À l'Administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (SMA) (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Services généraux) relèvent directement du sous-ministre et sont responsables de l'élaboration des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également

1.2 Lettre de déclaration

Déclaration	
Rapport sur les plans et les priorités, 2000-2001	
J'ai l'honneur de présenter au Parlement le Rapport sur les plans et les priorités 2000-2001 de	
TRANSPORTS CANADA	
Pour autant que je sache, les données figurant dans ce rapport :	
1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats stratégiques escomptés du Ministère;	
2. sont conformes aux principes de divulgation que l'on trouve dans les Lignes directrices sur la préparation d'un rapport sur les plans et les priorités (RPP);	
3. sont complètes et exactes;	
4. reposent sur la solidité des systèmes d'information et de gestion du Ministère.	
Je suis satisfaite des procédures et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la production de ce RPP.	
Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de base à la responsabilité des résultats atteints avec les ressources et les autorisations fournies.	
Signature :	
Nom :	Margaret Bloodworth
Titre :	Sous-ministre
Date :	MAR 7 - 2000

1.0 Messages

1.1 Message du ministre des Transports

J'ai l'honneur de présenter *Rapport 2000-2001 sur les plans et les priorités* de Transports Canada, qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices.

Transports Canada veille à la sécurité et à l'efficacité du réseau de transport du Canada en élaborant et en administrant des politiques, des règlements et des services à ce sujet. En tant qu'organe de réglementation et décideur, notre but est de créer des infrastructures de transport modernes, qui répondent à nos exigences en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. Nous nous employons à atteindre ces objectifs en réduisant le fardeau fiscal des Canadiens et en accordant toute l'importance voulue à notre priorité absolue, qui est la sécurité du réseau national de transport.

Pour préserver le niveau de vie élevé des Canadiens et leur assurer une qualité de vie qui est systématiquement considérée comme l'une des meilleures du monde, nous devons bâtir notre économie sur un niveau élevé de productivité et tirer le maximum de parti des dernières technologies, de l'ajustage des compétences et des possibilités mondiales. Le secteur des transports joue un rôle essentiel à cet égard. Il touche en effet l'existence de tous les Canadiens et contribue à la vigueur de notre économie.

Le réseau de transport actuel, ce n'est pas seulement de l'asphalte, du béton et de l'acier. C'est aussi des données, des idées et du savoir; un tel réseau nécessite des technologies, des compétences et une profonde connectivité. Et Transports Canada peut apporter des contributions appréciables dans ces secteurs et le fera dans les années à venir. Nous continuerons de collaborer avec nos partenaires des provinces, du secteur privé et du milieu de la recherche pour offrir un réseau de transport dont on pourra dire qu'il est le meilleur du monde et qu'il est à l'avant-garde de la révolution mondiale des technologies. L'innovation, l'expertise et le savoir permettront de surmonter les difficultés qu'il y a à relier les habitants de l'une des plus vastes masses continentales du monde, à produire des biens de manière concurrentielle et à les livrer avec efficacité.

Je suis sûr que vous trouverez ce rapport instructif et qu'il vous aidera à mieux comprendre la contribution de Transports Canada à un réseau de transport à la fois sûr, efficace, abordable, intégré et respectueux de l'environnement.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports



Résumé général

Au cours des prochaines années, Transports Canada entend poursuivre son objectif qui est d'offrir un système de transport encore plus moderne et efficace. La vision du Ministère est d'offrir le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens, mais le Ministère ne peut agir seul. Si nos partenaires et intervenants sont si souvent cités dans le corps de ce rapport, c'est à cause du rôle essentiel qu'ils jouent dans notre réussite. Quantité de facteurs influent sur les résultats atteints par le Ministère (section 2.4) et nous nous employons sans relâche à faire preuve de leadership et d'innovation pour tenter de résoudre ces problèmes.

On trouvera ci-après la liste de quelques-unes des initiatives prises par le Ministère pour s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats (Tableau des principaux engagements en matière de résultats à la p. 15). Ces initiatives et quantité d'autres sont exposées plus en détail dans ce rapport, aux côtés de leurs résultats prévus. Il faut signaler que Transports Canada rend compte de son rendement à trois niveaux distincts, et l'on trouvera des explications à ce sujet à la p. 17.

UN RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL SÛR ET SÉCURITAIRE –

☐ Modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi sur le transport par véhicule à moteur, et d'autres textes réglementaires (section 4.1 à partir de la p. 50).

☐ Élaborer et présenter un projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (section 4.1 à partir de la p. 50).

☐ Programme Vision 2001 de sécurité routière (p. 41).

☐ Programme Direction 2006 de sécurité ferroviaire (p. 42).

☐ Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada (p. 43).

UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE –

☐ Revoir la Loi sur les transports au Canada (p. 19).

☐ Élaborer un plan sur les systèmes intelligents de transport pour le Canada (p. 20).

☐ Poursuivre les cessions d'aéroports (p. 27) et de ports (p. 28).

☐ Élaborer et présenter de nouvelles lois traitant de la restructuration des compagnies aériennes, du transport du grain et de la responsabilité maritime (section 4.1 à partir de la p. 50).

GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT –

☐ Faire avancer la durabilité des transports au Canada (p. 30).

☐ Mettre en oeuvre la Stratégie de développement durable (SDD) (section 4.2 à partir de la p. 55).

☐ Mettre en oeuvre un système de gestion de l'environnement pour les activités du Ministère (défi 2 de la SDD).

Liste des tableaux

Tableau 1 – Autorisations de dépenser.....	61
Tableau 2 – Résumé des dépenses d'immobilisations par secteur d'activité.....	62
Tableau 3 – Sommaire des paiements de transfert.....	63
Tableau 4 – Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor	64
Tableau 5 – Coûts nets des programmes pour l'année visée par le Budget des dépenses	66
Tableau 6 – Prêts, investissements et avances	67

Table des matières

Résumé général.....	4
1.0 Messages	5
1.1 Message du ministre des Transports.....	5
1.2 Lettre de déclaration.....	6
2.0 Aperçu ministériel	7
2.1 Vision, mission et mandat	7
2.2 Rôles et responsabilités.....	7
2.3 Objectifs.....	11
2.4 Facteurs qui exercent une influence décisive sur le Ministère.....	12
2.5 Dépenses prévues du Ministère	14
2.6 Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus	15
2.6.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats	15
2.6.2 Contribution de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats.....	16
2.6.3 Compte rendu des résultats – Cadre de rendement.....	17
3.0 Plans, résultats et ressources.....	18
3.1 Politiques	18
3.2 Programmes et cessions.....	25
3.3 Sécurité et Sûreté.....	34
3.4 Administration ministérielle	45
4.0 Initiatives horizontales	50
4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires.....	50
4.2 Stratégie de développement durable	55
4.3 Modernisation de la fonction de contrôleur	58
4.4 Évaluation des contributions du Ministère	59
4.5 Communications	59
5.0 Bilan financier.....	61
6.0 Autres renseignements	68
6.1 Lois administrées par le ministre des Transports.....	68
6.2 Qui contacter.....	70
6.3 Autres publications ministérielles	74
Index	75

Les symboles suivants sont utilisés dans le rapport :

Renseignements détaillés à la page indiquée.
Renseignements détaillés dans un autre document.



Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses élaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie continuellement pour simplifier les exigences liées aux rapports, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a demandé que Transport Canada et dix autres ministères examinent d'autres structures de rapport en remplaçant leur *Rapport sur les plans et les priorités* de cette année. Il a donc exemplé le ministère de se conformer aux lignes directrices prescrites pour la préparation de ce rapport.

© Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC) Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943

Site Internet : <http://publications.fpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-48

ISBN 0-660-61178-3



Transports Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

CA1
FN
E77

ESTIMATES

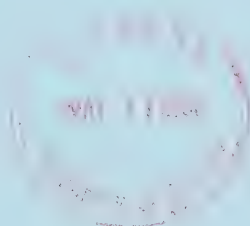


Government
of Canada

Transportation Safety Board of Canada

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>
Catalogue No. BT31-2/2001-III-73

ISBN 0-660-61197-X

Transportation Safety Board of Canada

**2000-2001
Estimates**

A Report on Plans and Priorities



Benoît Bouchard
Chairperson
Transportation Safety Board of Canada



Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada

Table of Contents

Section I:	Chairman’s Message	1
Section II:	Departmental Overview	
	A. Mandate, Roles and Responsibilities	3
	B. Agency Objective	4
	C. External Factors Influencing the Agency	4
	D. Agency Planned Spending	7
Section III:	Plans, Results and Resources	
	A. Business Line Objective	9
	B. Business Line Description	9
	C. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources	9
	D. Financial Information	13
Section IV:	Other Information	15

Section I: Chairman's Message

The financial year 2000-2001 marks the 10th anniversary of the Transportation Safety Board of Canada (TSB). As we prepare to celebrate this important milestone for the TSB, we must take a few moments to reflect on the accomplishments of the past and to look forward at the challenges of the new millennium. Despite a few difficulties encountered along the way, I believe the TSB has been very successful in identifying safety deficiencies and in conveying key safety messages to the public, industry and regulators. Numerous safety actions have been taken to reduce risks over the past 10 years, in part as a result of the work of the TSB. The years ahead will however continue to present on-going and new challenges for the TSB.

In the aftermath of recent serious accidents, like Swissair flight 111 and Egyptair in the United States, new demands on investigative agencies have evolved. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agency have also increased significantly. Both the media and next-of-kin have an enormous thirst for up-to-date factual information: most wish to follow closely the progress of the investigation. Given the loss suffered by next-of-kin, great care must be exercised in communicating with them. Fulfilling these evolving needs is proving to be a major challenge.

Over the past two years I have personally participated in the presentation to the public of a number of the Board's final reports. I believe that this public presence has enhanced Canadians' understanding of the work of the TSB in addressing transportation safety issues. Over the coming year I intend to continue participating in such events.

The rapid pace of technological change in the industry also continues to represent important challenges for the TSB. Technical staff must ensure that they maintain and enhance their knowledge in order to keep up with changes in the industry. The TSB values its personnel as its most important resource and will continue to invest significantly in employee training and development. Sustained investments in the on-going review and improvement of work methodologies will also remain a priority for the organization.

The TSB has recently undertaken a number of initiatives to strengthen its management framework and to implement effective performance measurement. For example, the TSB is committed to implementing systematic quality assurance processes and the new Financial Information Strategy. Such initiatives will provide managers at all levels with more information that can be used to manage our operations effectively and efficiently.

The Swissair flight 111 investigation has underlined the vulnerability of the TSB. Much

other work has been given a lower priority while resources were concentrated on this major investigation. At present the lack of depth in our resources would compromise our ability to respond to a rash of accidents in any one mode or to respond effectively to another investigation of such magnitude as the Swissair accident. I have undertaken some discussions with senior government officials on this matter. In the coming months, I will propose some options to the government to deal with these issues.

Section II: Departmental Overview

A. Mandate, Roles and Responsibilities

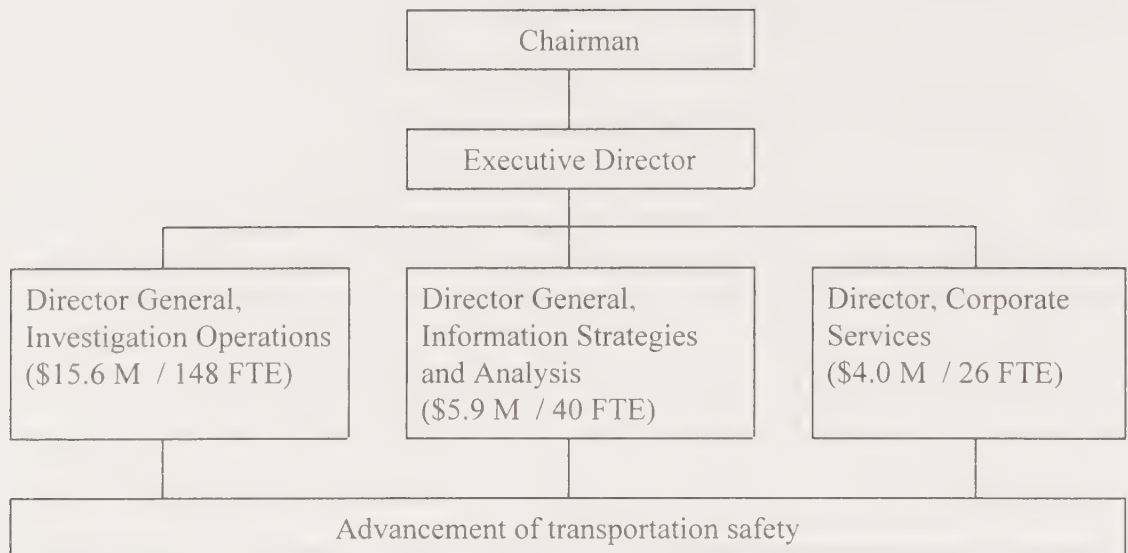
The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, the Canadian Transportation Agency and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline, and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The Board may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.



The TSB has only one business line: the advancement of transportation safety. The Chairman, assisted by the Executive Director and three senior managers, is responsible for all activities associated with this business line.



B. Agency Objective

To advance transportation safety.

C. External Factors Influencing the Agency

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system.

The marine mode involves approximately 46,000 Canadian-registered vessels and some 38,000 trips by foreign commercial ships in Canadian waters annually. Commercial trade produces over 17 million vessel-kilometres in Canadian waters. Marine traffic in Canada includes the transportation of about 40 million passengers annually and over 350 million tons of cargo for domestic and international markets representing 38% of all cargo carried in Canada by all modes of transportation. In addition, the commercial fishing industry had over 25,000 licensed vessels last year.

There are some 30 federally regulated railways, operating close to 40,000 miles of track. The system generates over 360 billion ton-miles of output, produces close to 75 million freight train-miles of work and over 900 million passenger-miles of service. The railways operate over 3,000 locomotives and approximately 110,000 freight and passenger rail cars, and employ over 45,000 people.

The national pipeline system under federal jurisdiction comprises about 100 oil and gas

companies. These companies operate approximately 40,000 km of pipelines. Over 145 million cubic metres of crude oil and 141 billion cubic metres of natural gas are moved by pipeline under federal jurisdiction in Canada annually.

The civil air transportation system processes over 70 million enplaned and deplaned passengers annually through over 600 Canadian airports. About 1,000 Canadian air carriers and an almost equal number of foreign carriers operate in Canada. There are over 70,000 licensed aviation personnel and nearly 28,000 registered aircraft. The Canadian aerospace industry and the airline industry employ about 88,000 people.

In addition the TSB faces particular challenges in delivering its program:

Public Interest in Transportation Safety: Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the significant social and economic role that the transportation system plays in this country.

Marine safety receives considerable public and media attention because of occurrences both in Canada and abroad. Capsizing of passenger ferries, groundings of large oil tankers or large cruise ships, and the losses of several large bulk carriers in foreign waters and in Canadian waters have drawn public attention to marine safety and related environmental issues. Canada is bounded by three oceans and has considerable marine passenger traffic, including extensive ferry operations and an increasing number of port calls by cruise ships. Our fishing industry, while reduced, remains considerable.

Recent accidents involving rail passenger service have increased the public expectations for a level of passenger safety commensurate with the aviation industry. In populated areas, there is always considerable concern about railway safety because trains carry dangerous commodities and toxic substances. Another ongoing public concern is safety at level road crossings. Freight train derailments on mainline tracks have also received considerable media attention.

In the area of pipeline safety, there continues to be significant interest in failures of natural gas pipelines.

In aviation, while accident rates have held steady, around the world the absolute number of major accidents is increasing with increased flying activity rates. In Canada public and industry interest has recently been focussed on a number of recent high-profile aviation accidents in Canada and the United States, the best examples of this are: the crash of Swissair flight 111 into the ocean near Peggy's Cove and the crash of the Egyptair flight off the American East coast. All of these have also raised the Canadian public's level of concern about aviation safety. The media attention and public concern about air accidents around the world is expected to continue or increase for the next few years.

Government Policy and Industry Environment: In recent years, partly as a result of government initiatives and partly in response to commercial imperatives, various changes have occurred that may influence transportation safety. Among the changes, are the privatization of Crown corporations and the commercialization of many Transport Canada operations in all modes. The highly competitive environment in all elements of the transportation industry and the demands by the public and shippers for an almost accident-free transportation system are also significant considerations. The recent turmoil associated with Canada's major air carriers has also increased public concerns about aviation safety.

Impact of Technology on Transportation: Over the last 30 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

Level of Activity: More than 3,000 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see TSB web site at <http://tsb.gc.ca> for details). The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Government-wide reductions in resources over the past number of years have led the TSB to review this classification policy. The TSB has now withdrawn from investigating some accidents less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction and the TSB has come under increased public scrutiny.

Recruitment and Retention of Personnel: The recruitment and retention of personnel represents a major challenge for the TSB. The TSB operates within a very competitive market place where there is limited availability of skilled personnel. The TSB competes in hiring these people, mostly from outside the public service, who bring the required technical skills and knowledge in a given mode and then spends two years training them to become investigators. This training, which is not available in traditional institutions of learning, combined with the experience in investigating makes our investigators in all occupational groups, at all levels, very attractive to other government departments and to the industry. Factoring in that the government has difficulty competing with the salaries and benefits offered by the industry adds another dimension to the problem. The TSB must also contend with employee insecurity resulting from limited resources and increasing workloads over the past number of years, perceived internal pay inequities,

and the current implementation of the Universal Classification System.

D. Agency Planned Spending

(thousands of dollars)	Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Budgetary Main Estimates	20,294	21,025	20,811	20,811
Contributions to Employee Benefit Plans	2,986	3,061	3,038	3,038
Total Main Estimates	23,280	24,086	23,849	23,849
Adjustments to Planned Spending	15,787			
Net Planned Spending	39,067	24,086	23,849	23,849
<i>Plus:</i> Cost of services received without charge	2,489	2,392	2,392	2,392
Net Cost of Program	41,556	26,478	26,241	26,241

Full-Time Equivalents	222	230	230	230
------------------------------	-----	------------	-----	-----

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year and includes incremental costs of \$14,426,000 for the investigation of the Swissair flight 111 accident.

Section III: Plans, Results and Resources

The TSB's Planning, Reporting and Accountability Structure identifies a single business line: the advancement of transportation safety.

A. Business Line Objective

The business line objective is to advance transportation safety by conducting independent investigations of transportation occurrences, by analysing and identifying safety deficiencies in the system and by reporting publicly on its findings.

B. Business Line Description

The independent investigation, analysis, study, and public reporting of transportation accidents, incidents or hazardous situations/conditions involving the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline in the federally regulated elements of Canada's air transportation, marine, rail and pipeline systems for the purpose of: making findings as to their causes and contributing factors, identifying safety deficiencies and, making safety recommendations designed to eliminate or reduce those transportation safety deficiencies identified.

C. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitment

The TSB is committed to provide Canadians with advancements in safety through independent, objective and timely analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.

Planned Results

- 1) Identification of safety failures in the marine, rail, pipeline and air transportation systems.
- 2) Reduction in risks to persons, property and the environment through the use of investigation findings by governments and industry.

- 3) Public access to safety information and recommendations.
- 4) Satisfaction with quality and timeliness of findings and recommendations.
- 5) Awareness by Canadians of the Board's role in advancing transportation safety.
- 6) National and international recognition of the Board as an authoritative and independent resource in the area of transportation safety.

Related Activities

TSB2000 Implementation (linked to planned results 1, 2, 4 and 6)

In 1998 the TSB launched an initiative called TSB2000 to improve its operational effectiveness and efficiency. An integrated safety investigation methodology was developed to systematically integrate the TSB's efforts in determining findings as to causes and contributing factors, identifying safety deficiencies, assessing the associated risks to safety in the national transportation system, evaluating options for mitigating those risks and for communicating the resultant safety message in the most convincing way. The TSB has recently trained all investigators in this new methodology. This training will be on-going as new investigators are recruited. In addition to this training, the TSB will have training packages customized in the areas of: project management, team leading and team building. Over the upcoming year efforts will be made to fully implement this new methodology for all new investigations.

Quality assurance has been identified as a key element essential to the success of the TSB. The TSB will therefore be implementing a structured and systemic approach to quality assurance. A detailed concept of operations has been developed and implementation will start during the upcoming year. Designated managerial and staff positions will be assigned primary responsibility for quality assurance and performance measurement. Benchmarks against which performance can be monitored will be established. Quality audit processes and systems will be defined.

Performance Management Framework (linked to planned results 4, 5 and 6)

Development of a comprehensive performance management framework is well on its way. The TSB will link performance measurement to the internal quality assurance functions and will integrate performance measurement into the on-going management of operations. The TSB wants to ensure that performance measurement will first assist in the planning and management of operations, and secondly satisfy government-wide reporting requirements.

Work will be done to define qualitative and quantifiable performance indicators. However, the TSB has some difficulty in defining good performance measurement indicators as no two investigations are identical. Some lead to significant safety improvements, and some do not. Furthermore, it is virtually impossible to quantify accurately the direct or even indirect impact of the TSB on transportation safety due to the fact that it is but a single (small) player amongst many with responsibilities for advancing transportation safety.

Surveys will also be conducted to measure the degree of satisfaction with the TSB's work by specific segments of the public and industry. The first survey will be targeted to persons with a direct interest in the work of the TSB. Further surveys may then be done to assess the views of others such as: the media, other levels of government, persons associated with accidents not investigated by the TSB, unions, industry associations, etc...

The TSB is also working on the implementation of the government's new financial information strategy, the new human resources management framework, the universal classification system, and the modernization of the comptrollership function. All these government-wide initiatives have been identified as priorities for the TSB and will help in establishing a solid management framework against which performance can be measured and reported. Significant efforts will be made over the next 18 months in order to fully implement these important initiatives.

Enhanced Communications (linked to planned results 3, 4 and 5)

In conjunction with the implementation of the integrated safety investigation methodology, the TSB will make greater use of various tools such as: interim recommendations, safety advisories, communiques, safety digests, and information letters to convey important safety information on a timely basis. While final investigation reports will continue to be the TSB's main focus, these other means of communication will be used more effectively to inform the public, industry and regulators and incite them to undertake safety actions as quickly as possible.

The Chairman will continue to be visible at the beginning of investigations in explaining the role of the TSB in the wider context of transportation safety, how we carry out our work and how our mandate may differ from those of other countries. He will increasingly be present when Board reports are issued publicly to explain how the Board reached its conclusions and to explain why change is necessary and by whom it should be carried out.

Changes to the TSB web site are making the search for specific information more user-friendly, e.g. in the case of Swissair, a specific page was created and is regularly updated to allow those most interested in this accident to have the most recent information on the progress of the investigation. In this planning year further changes will be made to the

web site to enhance the search capability and make it even more user-friendly.

The TSB will continue its work with key government and industry partners on the reciprocal exchange of data. The TSB plans to consolidate its role as the official Canadian repository of transportation accident/incident data by ensuring that this data can be made available to others when and as required. Effective use of technology and telecommunications systems will be key in improving accessibility to this data. The TSB also has on-going initiatives to ensure data quality and data integrity. These initiatives will be integrated into the new systematic quality assurance program.

The TSB introduced more frequent and elaborate communications with the families of the victims of the Swissair flight 111 accident (e.g. e-mail distribution lists, family briefings, family visits at the operations hangar, videos). These actions were taken as a direct result of increasing demands. More and more next-of-kin of accident victims request comprehensive and detailed information about the investigation and the investigation results. During the planning period, the TSB will review and assess the experience with the Swissair investigation and a number of other cases in order to adjust its communication strategies to better respond to the evolving needs of next-of-kin.

Improve Readiness Capacity (linked to planned results 1, 2, 3, 4 and 6)

The recent Swissair investigation has demonstrated that the TSB human resources are very thinly spread. The TSB will have to recruit additional staff in the coming years to ensure that sufficient trained staff is available to respond to a major occurrence while maintaining a reasonable level of day-to-day activity. Since newly recruited staff need approximately two years of training and on-the-job experience to perform as full-fledged investigators, this problem will only be alleviated with time. The TSB will also work on the development of a succession plan for all its executive level positions as a number of the current incumbents will be eligible for retirement in the next few years.

The TSB will begin recruiting more staff who have the knowledge, skills and abilities, and the capacity to learn in an ever-changing environment. This is particularly important as changes occur at an accelerated pace and as technology plays a more and more important role in the transportation industry. TSB investigators must constantly keep abreast of changes. The TSB current aging workforce faces an increasingly important challenge in this regard. Rejuvenation of the workforce is therefore essential in the next few years if the TSB is to remain capable of effectively fulfilling its mandate.

Over this planning period the TSB will be reviewing its resource requirements and will be discussing various options with the Treasury Board Secretariat. Key questions will have to be addressed to clearly define what is expected of the TSB and to ensure that the TSB is appropriately resourced to effectively fulfill these expectations.

Resources (\$000)

Related Activities	Dollars	% of Budget	FTEs
Investigations	\$ 18,535	70 %	159
Communication and Report Production	\$ 1,059	4 %	15
Training	\$ 1,059	4 %	2
Other Activities	\$ 5,825	22 %	54
Total	\$ 26,478	100%	230

D. Financial Information**Net Cost of Program for the Estimates Year**

(thousands of dollars)	Total
Net Planned Spending	24,086
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,480
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	879
Workers' compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	18
Audit services provided by the Office of the Auditor General	15
	<hr/> 2,392 <hr/>
2000-2001 Net Cost of Program	26,478

Section IV: Other Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB's Internet site at <http://tsb.gc.ca> or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada

200 Promenade du Portage

4th Floor

Hull, Quebec

K1A 1K8

telephone: (819) 994-3741

facsimile: (819) 997-2239

Section IV : Autres renseignements

D'autres renseignements sont également postés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au : <http://bst.gc.ca>. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage
4^e étage
Hull (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239

D. Renseignements financiers

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)		Total
Dépenses nettes prévues		24 086
Plus: Services fournis gratuitement par d'autres ministères		.
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada		1 480
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor		879
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada		18
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada		15
		2 392
Coût net du programme pour 2000-2001		26 478

Activités connexes	Dollars	% du budget	ETP
Enquêtes	18 535 \$	70 %	159
Communications et production des rapports	1 059 \$	4 %	15
Formation	1 059 \$	4 %	2
Autres activités	5 825 \$	22 %	54
Total	26 478 \$	100 %	230

Ressources (000\$)

accéléré et que la technologie joue un rôle de plus en plus important au sein de l'industrie des transports. Les enquêteurs du BST doivent tenir leurs connaissances et leurs compétences à jour. Les effectifs vieillissants du BST doivent relever un défi grandissant à cet égard. Le rajeunissement des effectifs est donc essentiel au cours des prochaines années si le BST veut continuer à remplir sa mission efficacement.

Au cours de la période de planification, le BST révisera ses besoins en ressources et discutera de diverses options avec le Secrétariat du Conseil du Trésor. Il faudra établir clairement ce qu'on attend du BST et s'assurer que le BST possède les ressources nécessaires pour répondre efficacement à ces attentes.

Des changements ont été apportés au site Web du BST et il est dorénavant plus facile de faire des recherches spécifiques. Par exemple, dans le cas de l'enquête sur l'accident de Swissair, une page spéciale a été créée et est mise à jour régulièrement pour pouvoir fournir les renseignements les plus récents sur les progrès de l'enquête. Au cours de l'année, d'autres modifications seront apportées au site Web pour augmenter les possibilités de recherche et rendre le site plus convivial.

Le BST poursuivra ses travaux avec des personnes-clés du gouvernement et de l'industrie pour permettre un échange réciproque de données. Le BST prévoit consolider son rôle en tant que dépositaire canadien officiel des données sur les accidents et les incidents de transport en assurant que ces données sont accessibles aux autres quand c'est nécessaire. L'utilisation efficace des technologies et des systèmes de télécommunications jouera un rôle important dans l'amélioration de l'accès aux données. Le BST poursuit également diverses initiatives visant à assurer la qualité et l'intégrité des données. Ces initiatives seront intégrées dans le programme systémique d'assurance de la qualité.

Le BST a mis sur pied un processus qui permet des communications plus fréquentes et plus élaborées avec les familles des victimes du vol 11 de la Swissair. Il a dressé, entre autres, des listes de diffusion par courriel, il a organisé des séances d'information pour les familles ainsi que des visites au hangar des opérations à l'intention des familles et il a monté des vidéos. Ces gestes sont le résultat direct du nombre croissant de demandes que reçoit le BST. De plus en plus, les proches des victimes d'accident demandent des renseignements détaillés et complets concernant l'enquête et ses résultats. Au cours de la période de planification, le BST évaluera son expérience relative à l'enquête sur l'accident de la Swissair et à d'autres dossiers et révisera ses stratégies de communication pour mieux les adapter aux besoins changeants des proches des victimes.

Améliorer la capacité d'intervention (lié aux résultats escomptés 1, 2, 3, 4 et 6)

La récente enquête sur l'accident de la Swissair a démontré que les ressources en personnel du BST sont très minces. Le BST devra au cours des prochaines années recruter un nombre suffisant de personnes qui possèdent la formation nécessaire pour répondre à un accident majeur, tout en permettant de maintenir un niveau d'activités quotidiennes acceptable. Ce problème s'atténuera uniquement avec le temps puisqu'il faut environ deux ans de formation et d'expérience sur le terrain pour permettre à un nouvel enquêteur d'agir pleinement à ce titre. Le BST dressera également un plan de relève pour combler tous les postes de niveau exécutif qui pourraient devenir vacants au cours des prochaines années puisque plusieurs personnes en poste auront le droit de prendre leur retraite au cours de ces années.

Le BST commencera à recruter plus de personnel qui possède les connaissances, les habiletés et les aptitudes nécessaires pour apprendre dans un environnement dynamique. Ceci est particulièrement important puisque les changements s'effectuent à un rythme

On travaillera à définir les indicateurs de rendement qualitatifs et quantitatifs. Toutefois, le BST a de la difficulté à définir de bons indicateurs de rendement car toutes les enquêtes sont différentes. Certaines enquêtes donnent lieu à des améliorations importantes en matière de sécurité, alors que d'autres ne donnent lieu à aucune amélioration. De plus, il est pratiquement impossible de quantifier avec précision les répercussions directes ou indirectes du BST sur la sécurité des transports car le BST n'est qu'un seul (petit) organisme parmi d'autres qui se partagent la responsabilité de la sécurité des transports.

Des sondages seront faits auprès du public et de l'industrie pour connaître leur degré de satisfaction face aux activités du BST. Le premier sondage sera fait auprès des personnes directement concernées par les activités du BST. D'autres sondages seront faits par la suite pour connaître l'opinion d'autres intervenants, comme les médias, les autres paliers de gouvernement, les personnes associées à des accidents pour lesquels le BST n'a pas fait d'enquête, les syndicats, les associations industrielles, etc.

Le BST travaille également à la mise en oeuvre de la nouvelle stratégie de l'information financière du gouvernement, le nouveau cadre de gestion des ressources humaines, la Norme de classification générale, et la modernisation de la fonction contrôleur. Il a été établi que toutes ces initiatives gouvernementales étaient des priorités pour le BST. La mise en oeuvre de ces initiatives permettra d'établir un cadre de gestion solide qui servira à mesurer le rendement et à faire des rapports à ce sujet. De gros efforts seront faits au cours des 18 prochains mois pour mettre en oeuvre ces importantes initiatives.

Communications améliorées (lié aux résultats escomptés 3, 4 et 5)

De concert avec la mise en oeuvre de la méthodologie intégrée d'enquête de sécurité, le BST fera davantage usage des moyens de communication comme les recommandations provisoires, les avis de sécurité, les communiqués, les magazines de sécurité et les lettres d'information pour diffuser des messages de sécurité importants de façon ponctuelle. Même si pour le BST les rapports d'enquête finals demeurent le principal moyen de communiquer des renseignements de sécurité, les autres moyens de communication seront utilisés plus efficacement pour informer le public, l'industrie et les organismes de réglementation pour les inciter à prendre des mesures de sécurité dans les plus brefs délais.

Le Président continuera d'expliquer en personne, au début de l'enquête, le rôle du BST en matière de sécurité des transports, les activités du BST, et la différence entre la mission du BST et celle des organismes semblables à l'étranger. Il assistera plus souvent à des présentations publiques de rapport final du Bureau et expliquera les conclusions du Bureau et les raisons pour lesquelles des mesures doivent être prises et qui doit les prendre.

Le développement d'un cadre détaillé de gestion du rendement va bon train. Le BST reliera la mesure du rendement aux fonctions internes d'assurance de la qualité et intégrera la mesure du rendement dans la gestion continue des opérations. Le BST veut s'assurer que la mesure du rendement contribue d'abord à la planification et à la gestion des activités, puis qu'elle répond aux exigences gouvernementales de rapport.

Cadre de gestion du rendement (lié aux résultats escomptés 4, 5 et 6)

Il a été établi que l'assurance de la qualité était un élément essentiel au succès du BST. Le BST mettra donc en application une approche structurée et systémique d'assurance de la qualité. Un concept détaillé a été élaboré et sa mise en oeuvre débutera au cours de l'année qui vient. Les responsabilités principales pour l'assurance de la qualité et la mesure du rendement seront assignées à des postes désignés de gestionnaires et de subalternes. On établira des paramètres avec lesquels on pourra contrôler le rendement. On définira aussi des processus et des systèmes de contrôle de la qualité.

méthodologie.

En 1998, le BST lançait une initiative intitulée BST 2000 afin d'améliorer son efficacité et son efficacité opérationnelle. Une méthodologie intégrée d'enquête de sécurité a été élaborée en vue d'intégrer systématiquement les efforts du BST visant à déterminer les causes et des facteurs contributifs, l'identification des manquements à la sécurité, l'évaluation des dangers liés au réseau national de transport, l'évaluation des options pour atténuer ces dangers, et la communication de messages de sécurité convaincants. Le BST a récemment dispensé la formation sur cette méthodologie à tous ses enquêteurs. Cette formation sera également donnée aux nouveaux enquêteurs qui seront recrutés. En plus de cette formation, le BST dispensera de la formation sur la gestion de projets, le leadership et la gestion des équipes. Au cours de l'année qui vient, on s'efforcera de conduire les nouvelles enquêtes conformément aux principes de la nouvelle

Mise en oeuvre de BST 2000 (lié aux résultats escomptés 1, 2, 4 et 6)

Activités connexes

- 4) Satisfaction avec la qualité et la ponctualité des constatations et des recommandations.
- 5) Sensibilisation des Canadiens et Canadiennes au rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.
- 6) Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource compétente et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.

Section III : Plans, résultats et ressources

La structure de planification, de rapport et de responsabilisation du BST comprend un seul secteur d'activité: la promotion de la sécurité des transports.

A. Objectif du secteur d'activité

L'objectif est de promouvoir la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes sur les événements de transport, en relevant et en analysant les manquements à la sécurité, et en publiant les constatations et des recommandations.

B. Description du secteur d'activité

Exécution d'enquêtes indépendantes, d'analyses, d'études et de rapports publics portant sur des accidents de transport, des incidents ou des conditions et situations dangereuses liées au fonctionnement d'un aéronef, d'un navire, de matériel ferroviaire ou de pipelines dans les éléments réglementés par le gouvernement fédéral des systèmes canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et de pipelines, dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, d'identifier les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à la sécurité des transports.

C. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats

Le BST s'est engagé à promouvoir la sécurité des transports au Canada en faisant des analyses indépendantes, impartiales et à point nommé des lacunes en matière de sécurité qu'il relève au sein du réseau de transport de compétence fédérale.

Résultats escomptés

- 1) Identification des manquements à la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.
- 2) Réduction des risques pour les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie des constatations des enquêtes.
- 3) Accès public à des données pertinentes sur la sécurité et les recommandations.

de la fonction publique, possèdent les compétences et les connaissances techniques nécessaires pour un mode de transport en particulier et suivent pendant deux ans la formation d'enquêteur qu'exige le BST. Cette formation n'est offerte dans aucun centre de formation traditionnel et, combinée à l'expérience des enquêtes que possèdent les enquêteurs du BST dans tous les groupes professionnels, à tous les niveaux, fait que ces derniers représentent des ressources très intéressantes pour d'autres organismes et pour l'industrie. Le fait que le gouvernement ne soit pas en mesure de concurrencer avec l'industrie sur le plan des salaires et des avantages ajoute au problème. Le BST doit également tenir compte de l'insécurité des employés dus aux ressources limitées, de l'augmentation de la charge de travail des dernières années, de la perception des inéquités en matière de salaire au sein du BST et de la mise en oeuvre de la Norme générale de classification.

D. Dépenses prévues

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1999-2000*	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget principal des dépenses	20 294	21 025	20 811	20 811
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 986	3 061	3 038	3 038
Total du Budget principal des dépenses	23 280	24 086	23 849	23 849
Rajustement des dépenses prévues	15 787			
Dépenses nettes prévues	39 067	24 086	23 849	23 849
<i>Plus:</i> Coût des services fournis par d'autres ministères	2 489	2 392	2 392	2 392
Coût net du programme	41 556	26 478	26 241	26 241

* Ces chiffres sont les meilleures prévisions sur le total des dépenses prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprennent les coûts supplémentaires de 14 426 000 \$ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair.

Recrutement et maintien du personnel : Le recrutement et le maintien du personnel représentent un défi important pour le BST qui agit dans un marché très compétitif où il existe une pénurie de personnel qualifié. Le recrutement du personnel constitue pour le BST une activité très concurrentielle ; la plupart des personnes proviennent de l'extérieur

Niveau d'activité : Plus de 3 000 accidents et incidents de transport sont signalés chaque année en vertu des exigences de déclaration du gouvernement fédéral. Le BST fonde sa décision d'ouvrir une enquête sur sa politique de classification des événements (pour des précisions voir le site Web du BST au <http://bst.gc.ca>). Pour décider si l'on doit ouvrir une enquête, on se demande d'abord si une enquête pourrait permettre d'atténuer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. La diminution des ressources à l'échelle du gouvernement au cours des dernières années a amené le BST à revoir sa politique de classification. Le BST n'enquête plus sur certains accidents moins susceptibles de mener à des actions de sécurité, même s'il s'agit d'accidents mortels. Cette décision a suscité des réactions négatives chez le public, et le public surveille plus étroitement les activités du BST.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 30 dernières années, la technologie a évolué très rapidement. La principale raison étant les innovations dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, la mise au point de nouveaux matériaux et leur utilisation dans l'industrie des transports. Ces innovations concernent tous les modes de transport et dans bien des cas, elles permettent aux enquêteurs d'améliorer leur travail ; par contre, elles rendent les activités d'enquête et d'analyse de la sécurité plus complexes et plus spécialisées. Le recours accru à l'automatisation pose des problèmes particuliers au chapitre de l'interface homme-machine quand il s'agit de faire l'analyse des

Politique gouvernementale et milieu industriel : Divers changements se sont produits ces dernières années et ont une incidence sur la sécurité des transports en raison de certaines initiatives gouvernementales et d'impératifs commerciaux. Ces changements comprennent la privatisation de sociétés d'État et la commercialisation de nombreuses activités de Transports Canada dans tous les modes de transport. La vive concurrence qui règne dans toutes les sphères de l'industrie des transports et les demandes du public et des expéditeurs pour bénéficier d'un réseau de transport sûr sont également des facteurs importants. Les bouleversements récents touchant les gros transporteurs aériens au Canada ont aussi contribué à accroître les préoccupations du public au sujet de la sécurité aérienne.

aérienne, par exemple l'écrasement de l'avion du vol 11 de la Swissair qui s'est abîmé dans l'océan près de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, ainsi que l'écrasement de l'avion du vol d'Égyptair au large de la côte est des États-Unis ont suscité beaucoup d'émotion. L'intérêt des médias et les préoccupations du public devraient continuer, voire augmenter avec le temps.

Les taux d'accident d'aviation sont demeurés stables, mais le nombre de gros accidents d'aviation dans le monde augmente avec l'augmentation des activités aériennes. Des accidents d'aviation récents ont fait les manchettes au Canada et aux États-Unis et ont augmenté les préoccupations de l'industrie et du public canadien au sujet de la sécurité

gazoducs.

Dans le domaine de la sécurité des pipelines, on s'intéresse beaucoup aux ruptures de

principale ont également attiré l'attention des médias d'une manière importante. de la sécurité aux passages à niveau. Des déraillements de trains de marchandises en voie des marchandises dangereuses et des substances toxiques. Le public s'inquiète également population, la sécurité des chemins de fer est fort préoccupante car les trains transportent même niveau de sécurité que dans le transport aérien. Dans les régions à forte densité de Comme tenu des récents accidents à des trains de voyageurs, le public veut bénéficier du

importante, même si ses activités ont diminué. croisière faisant escale dans les ports du Canada. L'industrie de la pêche au pays reste très navires comme moyen de transport, qu'il s'agisse de traversiers ou de paquebots de Canada est limité par trois océans et un nombre considérable de personnes utilisent les l'attention du public sur la sécurité maritime et les questions liées à l'environnement. Le plusieurs gros vraquiers dans des eaux étrangères et dans les eaux canadiennes ont attiré traversiers, l'échouement de grands pétroliers et de paquebots de croisière, la perte de accidents et des incidents qui se produisent au Canada et à l'étranger. Des accidents à des La sécurité maritime attire beaucoup l'attention du public et des médias en raison des

au rôle social et économique important du réseau de transport au Canada. été un sujet de préoccupation pour la population canadienne. Cela est dû en grande partie **Intérêt du public pour la sécurité des transports** : La sécurité des transports a toujours

Le BST doit relever des défis bien particuliers pour s'acquitter de sa mission.

emploient près de 88 000 personnes. immatriculés au Canada. L'industrie aéronautique et l'industrie aérienne canadiennes 70 000 employés sont titulaires d'une licence d'aviation et près de 28 000 aéronautes sont presque égal de transporteurs étrangers exercent leurs activités au Canada. Plus de de 600 aéroports canadiens. Près de 1 000 transporteurs aériens canadiens et un nombre Chaque année, quelque 70 millions de passagers sont embarqués et débarqués dans plus Canada chaque année.

mètres cubes de gaz naturel sont transportés par des pipelines de compétence fédérale au de pipeline. Plus de 145 millions de mètres cubes de pétrole brut et 141 milliards de compagnies de pétrole et de gaz. Ces compagnies exploitent environ 40 000 kilomètres Le réseau national de pipeline, de compétence fédérale, comprend environ 100

Le réseau ferroviaire compte une trentaine de compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral exploitant près de 40 000 milles de voies. Le réseau génère plus de 360 milliards de tonnes-milles de produits, crée près de 75 millions de trains de marchandises-milles de travail et plus de 900 millions de voyageurs-milles de services. Les chemins de fer exploitent plus de 3 000 locomotives et environ 110 000 wagons de chemin de fer (marchandises et voyageurs) et emploient près de 45 000 personnes.

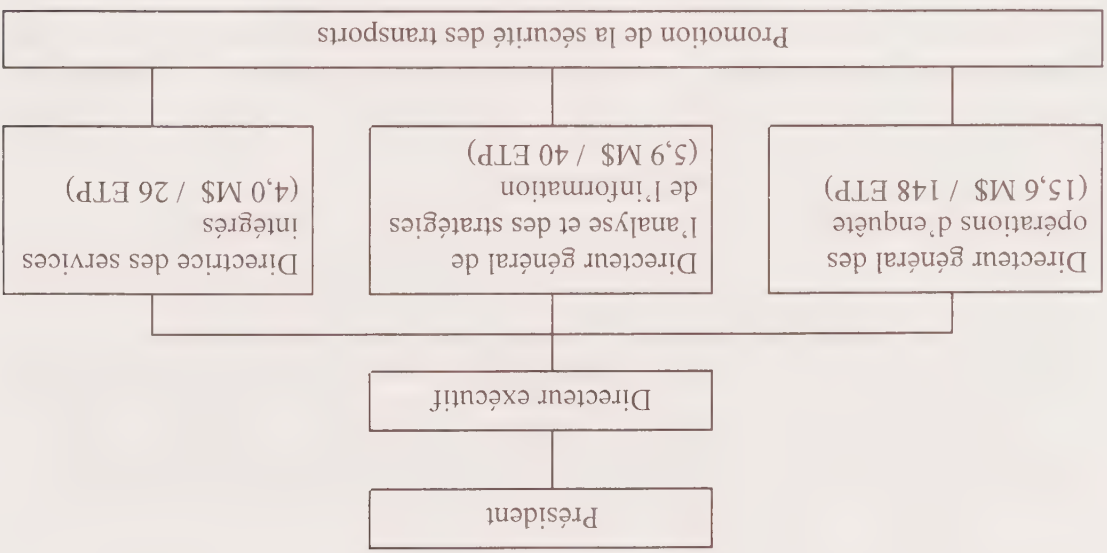
Il y a environ 46 000 navires immatriculés au Canada et des navires battant pavillon étranger effectuent quelque 38 000 passages dans les eaux canadiennes chaque année. Ce commerce produit plus de 17 millions de kilomètres-navire dans les eaux canadiennes. Le trafic maritime au Canada comprend le transport d'environ 40 millions de passagers par année et plus de 350 millions de tonnes de cargaison pour les marchés intérieurs et internationaux, ce qui représente 38 % de toute la marchandise transportée au Canada dans tous les modes de transport. Plus de 25 000 permis ont été délivrés aux bateaux de pêche commerciale l'année dernière.

Le BST oeuvre dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport au Canada.

C. Facteurs externes influant sur l'organisme

Le BST a pour objectif de promouvoir la sécurité des transports.

B. Objectif de l'organisme




Section II : Vue d'ensemble de l'organisme

A. Mandat, rôles et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'assurer qu'il n'y ait aucun conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et d'identifier les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST a un seul objectif : la promotion de la sécurité des transports. Le Président, secondé du Directeur exécutif et de trois cadres supérieurs, est responsable de toutes les activités associées à cet objectif.



Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

nouvelle stratégie de l'information financière. Ces initiatives fourniront aux gestionnaires plus de renseignements qui pourront être utilisés pour gérer les activités du BST efficacement et avec efficience.

L'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair a révélé la vulnérabilité du BST. Beaucoup d'autres travaux ont dû être mis de côté pendant quelque temps car on avait besoin d'une bonne partie des ressources du BST pour mener à bien cette importante enquête. À l'heure actuelle, les ressources du BST sont si minces que s'il se produisait beaucoup d'accidents en même temps, peu importe dans quel mode, ou si un accident de l'envergne de la Swissair survenait, le BST aurait du mal à répondre à tous les besoins et à mener efficacement l'enquête. J'ai commencé à discuter de la question avec des hauts fonctionnaires. Au cours des mois qui viennent, je ferai diverses propositions au gouvernement à ce sujet.

Section I : Message du président

L'année financière 2000-2001 marque le 10^e anniversaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Pendant qu'on se prépare à célébrer cette étape importante pour le BST, nous devons prendre quelques instants pour réfléchir aux réalisations du BST et pour songer aux défis que nous réserve le nouveau millénaire. Malgré quelques difficultés rencontrées en cours de route, je crois que le BST s'est très bien acquitté de sa mission qui consiste à cerner les manquements à la sécurité et à communiquer des messages de sécurité au public, à l'industrie et aux organismes de réglementation. De nombreuses mesures de sécurité ont été prises au cours des 10 dernières années, en partie grâce au travail du BST, afin d'atténuer les dangers qui menacent la sécurité des transports. Au cours des années à venir, le BST continuera à faire face à des situations problématiques connues et il devra également relever de nouveaux défis.

Les organismes d'enquête doivent faire face à de nouvelles attentes en raison de quelques graves accidents survenus récemment, notamment l'écrasement du vol 111 de la Swissair et celui de l'avion d'Égyptair aux États-Unis. Les médias s'attendent à une couverture sur place en direct 24 heures sur 24. Les proches des victimes s'attendent à recevoir un soutien de plus en plus grand des organismes d'enquête. Les médias et les proches des victimes sont assoiffés d'information et veulent recevoir des données factuelles à jour; en fait, la plupart d'entre eux veulent suivre l'enquête de près. La perte d'un être cher est une question délicate et il faut agir avec tact quand on communique avec les proches parents des victimes. Répondre à ces besoins grandissants est un défi de taille.

Au cours des deux dernières années, j'ai eu l'occasion de présenter en public quelques rapports d'enquête finals du Bureau. Je crois que ma présence a permis aux Canadiens et aux Canadiennes de mieux comprendre le rôle du BST en matière de sécurité des transports. Au cours de l'année qui vient, j'ai l'intention de participer à d'autres présentations de ce genre.

Les progrès technologiques qui surviennent rapidement au sein de l'industrie continuent également à poser des défis importants. Le personnel technique doit améliorer ses connaissances et maintenir ses compétences à jour pour aller au-devant des changements dans l'industrie. Le BST reconnaît la valeur de ses employés et sait qu'il s'agit d'une ressource importante, c'est pourquoi il continuera d'investir énormément dans la formation de son personnel. Le BST continuera également à investir dans la révision et l'amélioration de ses méthodes de travail.

Le BST a pris plusieurs initiatives récemment pour renforcer son cadre de gestion et mettre en oeuvre des mesures de rendement efficacement. Le BST est notamment déterminé à mettre en oeuvre des processus systémiques d'assurance de la qualité ainsi que la

Table des matières

Section I :	Message du président	1
--------------------	-----------------------------------	---

Section II :	Vue d'ensemble de l'organisme
---------------------	--------------------------------------

A.	Mandat, rôles et responsabilités	3
B.	Objectif de l'organisme	4
C.	Facteurs externes influant sur l'organisme	4
D.	Dépenses prévues	7

Section III :	Plans, résultats et ressources
----------------------	---------------------------------------


A.	Objectif du secteur d'activité	9
B.	Description du secteur d'activité	9
C.	Principaux engagements en matière de résultats	9
D.	escomptes, activités et ressources connexes	14
	Renseignements financiers	14

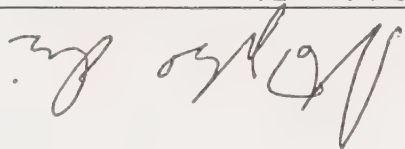
Section IV :	Autres renseignements	15
---------------------	------------------------------------	----

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Un rapport sur les plans et les priorités


Benoît Bouchard
Président
Bureau de la sécurité des transports
du Canada


Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministre et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministre et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943

Site Internet : <http://publications.ipsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-73

ISBN 0-660-61197-X



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

CA1
FN
E77

ESTIMATES



Government
Publications

Treasury Board of Canada Secretariat

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

As part of its ongoing efforts to streamline reporting requirements, the Treasury Board of Canada Secretariat and ten other departments explore alternative reporting structures to this year's *Report on Plans and Priorities*. It has, therefore, exempted the department from the usual guidelines for the preparation of this report.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>

Catalogue No. BT31-2/2001-III-70

ISBN 0-660-61195-3

Treasury Board of Canada Secretariat

2000–2001 Estimates

A Report on Plans and Priorities

A handwritten signature in dark ink, reading "Lucienne Robillard". The signature is fluid and cursive, with the first name "Lucienne" and the last name "Robillard" clearly distinguishable.

Lucienne Robillard
President of the Treasury Board

Table of Contents

Section I: Messages	i
A. President's Message	i
B. Management Representation	ii
Section II: Departmental Overview	1
A. Mandate, Roles and Responsibilities.....	1
B. Departmental/Program Objective	4
C. Organization Chart	5
D. Treasury Board of Canada Secretariat Priorities	6
E. External Factors Influencing Treasury Board of Canada Secretariat	11
F. Treasury Board of Canada Secretariat Planned Spending.....	13
Section III: Business Line Commitments, Results, and Activities.....	15
A. Expenditure Management and Planning.....	15
B. Comptrollership.....	18
C. Service and Innovation	22
D. Information Management and Information Technology (IM/IT).....	26
E. Human Resources Management	29
F. Corporate Administration	34
G. Special Programs – Infrastructure	38
Section IV: Horizontal Initiatives.....	40
Sustainable Development Strategy	40
Section V: Financial Information	42
Section VI: Other Information	45

Section I: Messages

A. *President's Message*

The Government of Canada has a clear vision as this country enters the 21st century. It is a vision based on the experiences of the past, on a realistic assessment of our current resources and, above all, on an overwhelming desire to provide better governance to Canadians. We are striving to ensure that the quality of life in Canada remains second to none. This means increasing our investment in children and families. It means promoting innovation and research and protecting the health and safety of our population. It also means improving the programs and services that Canadians expect and deserve from their government.



The Government of Canada recognizes and embraces the need to put citizens first. Government must be open, accessible and responsive to the public's changing priorities and interests. Programs and services must be results-focused, cost-effective and administered in a highly ethical manner. These principles are at the heart of the Treasury Board's new mission as a management board for government. They are also reflected in the policies and plans outlined in this document.

As President of the Treasury Board, I am pleased to table the Treasury Board of Canada Secretariat's annual Report on Plans and Priorities for the fiscal year 2000–2001. I am confident that the strategic direction it outlines will help us continue to build the kind of government that Canadians can respect and trust.

A handwritten signature in dark ink, reading "Lucienne Robillard". The signature is written in a cursive, flowing style.

Lucienne Robillard
President of the Treasury Board

B. Management Representation

I submit, for tabling in Parliament, the 2000–2001 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Treasury Board of Canada Secretariat.

To the best of my knowledge, the information:

- accurately portrays the Secretariat's mandate, priorities, strategies and planned results;
- is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for the Preparation of the 2000–2001 Estimates – A Report on Plans and Priorities*;
- is comprehensive and accurate; and
- based on sound underlying information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the production of the RPP.

The Planning and Reporting Accountability Structure (PRAS), which has been approved by Treasury Board Ministers, is the basis for this document and for the accountability of results achieved with the resources and authorities provided.



Guy Bujold, ADM Corporate Services

Date: MAR 03 2000

Section II: Departmental Overview

A. *Mandate, Roles and Responsibilities*

Mandate

The Treasury Board is one of four Cabinet committees of the Queen's Privy Council for Canada. It was established in 1867 and given statutory powers in 1869. The Board consists of the President of the Treasury Board (Chairperson), the Minister of Finance, and four other ministers appointed by the Governor in Council.

The Treasury Board of Canada Secretariat (the Secretariat) is the administrative arm of the Treasury Board. It is headed by a Secretary-Comptroller General, who reports to the President of the Treasury Board.

The Secretariat's dual mandate is to support the Treasury Board as a committee of ministers, and to fulfil the statutory responsibilities of a central agency within government.

These statutory responsibilities are derived from the broad authority of the *Financial Administration Act* (FAA), as well as from several other Acts: the *Public Service Staff Relations Act*; the *Public Service Superannuation Act*; the *Official Languages Act*; the *Employment Equity Act*; the *Federal Real Property Act*; and, the *Public Service Employment Act*. The responsibilities under the *Access to Information Act* and the *Privacy Act* are shared between the President of the Treasury Board as minister and the Minister of Justice.

Mission

The Secretariat is dedicated to helping the Government of Canada manage its human, financial, information and technology resources prudently and in a manner that best supports the government's objectives and priorities.

Vision

An integrated, strategic and policy-oriented organization providing single-window service, leadership and facilitation to assist departments to improve their management practices, to achieve desired results, to provide whole-of-government advice for ministerial decision making and to provide accountability information to Parliament and Canadians.

Roles and Responsibilities

Treasury Board

In 1997, the Prime Minister designated the Treasury Board as the government's management board and charged it with providing leadership to improve management practices. The management board must lead the government's movement towards quality service and excellence while focussing on citizens, public service values, results and responsible spending.

The Treasury Board provides advice to the government on how its resources should be managed, and ensures that Parliament and Canadians have the information needed to hold the government accountable. The Treasury Board also acts as the employer of the federal Public Service.

Treasury Board of Canada Secretariat

In support of the management board agenda to improve management practices across the government, the Secretariat works with departments and agencies as summarized below.

Key Responsibilities in Improving Management Practices

- To act as a catalyst for change and to work with departments to develop integrated, accessible, citizen-focused service across the Government of Canada.
- To champion results-based management, linking resources to results on a whole of government basis and ensuring timely and accurate reporting to Parliament.
- To support responsible spending in the government's program base, including actively monitoring control systems, and compiling information sufficient to assess program performance and program integrity across the government.
- To ensure effective overall control through leadership in the setting of management frameworks and standards, focus on risk management, early attention to control deficiencies, and delegation of authority to departments and agencies commensurate with their capacity to manage resources and report on results.
- To develop and implement with departments and agencies a Government of Canada management agenda focused on practical improvement in areas such as comptrollership, informatics and service delivery.
- To work with departments and agencies in the continual promotion of public service values and the development of an exemplary workplace characterized by support for the employee and the encouragement of initiative, trust, openness, communication and a respect for diversity.

These do not replace the Secretariat's longstanding, traditional role of advising the Treasury Board on policies, directives, regulations, and program expenditure proposals regarding the management of the government's financial, human and material resources. The Secretariat also provides support to the Treasury Board in its role as the federal Public Service employer.

The Secretariat helps ensure that the government's overall policy directions are consistent and supported by appropriate program design and costing, prudent risk management strategies and clear articulation of anticipated results. It advises and helps the operating departments and other entities develop new policy initiatives, major new policy frameworks, major agreements and changes to existing programs to maintain their effectiveness.

B. Departmental/Program Objective

Management Board Program Objective

The Secretariat's objective is to support the Treasury Board as the government's management board; and, in partnership with departments, agencies, Crown corporations and other central agencies, to achieve excellence in serving the government, Parliament and Canadians.

Planning and Reporting Accountability Structure / Business Lines

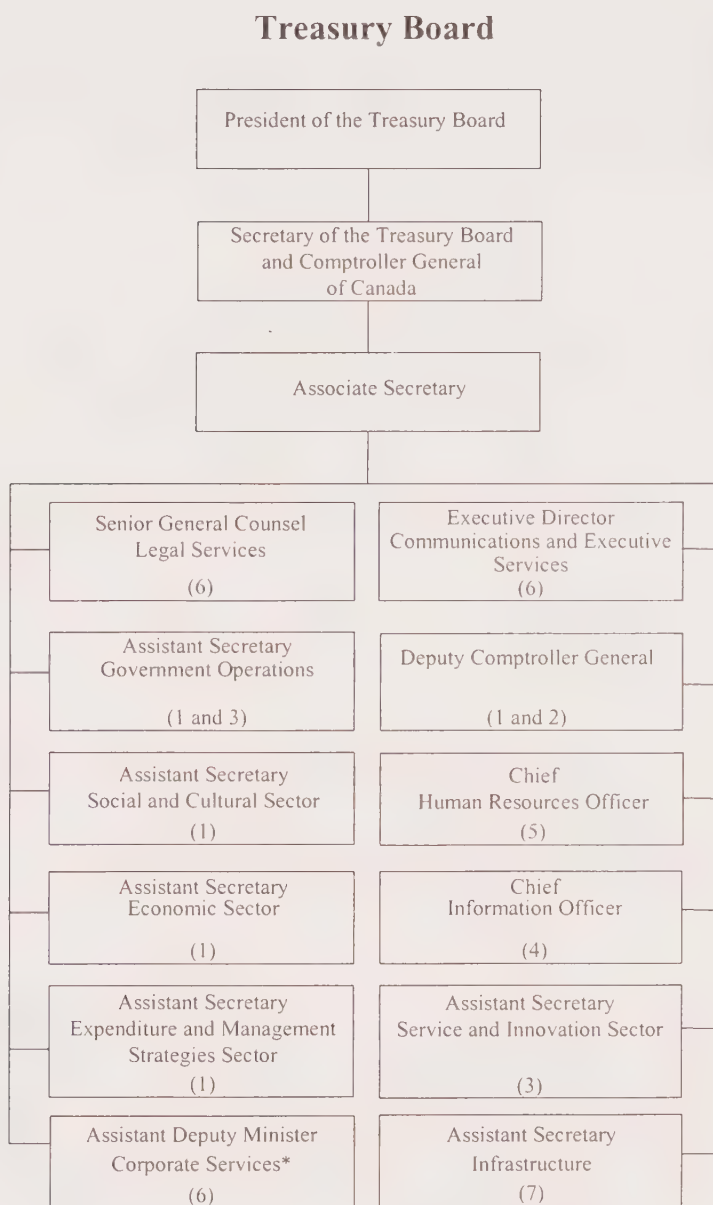
Treasury Board, during 1999–2000, with the view of achieving the above objective approved the following business lines.

Figure 1: Management Board Program – Business Lines and their Objectives

Business Line	Objective / Key Result Commitment
1. Expenditure Management and Planning	Government-wide resource allocation consistent with government priorities and the fiscal framework.
2. Comptrollership	Management practices that focus on results and values, integrate financial and non-financial results information for planning and reporting, respond to risks responsibly, and provide appropriate systems of control.
3. Service and Innovation	Innovative, citizen-centred Public Service that responds to Canadians' priorities for service improvement, and is committed to the goal of service delivery that meets or exceeds their expectations.
4. Information Management and Information Technology (IM/IT)	Affordable, responsive and secure delivery of government services through the strategic use of IM/IT.
5. Human Resources Management	A Public Service that is results-driven, values-based, representative, learning and the best in the world.
6. Corporate Administration	Effective corporate administration that supports all program areas and their related business lines in meeting their objectives.
7. Special Programs: Infrastructure	Physical infrastructure improvements in urban and rural communities that support trade, economic growth, and the quality of life.

C. Organization Chart

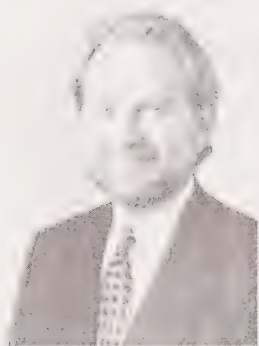
Figure 2: The Treasury Board of Canada Secretariat's Organizational chart¹



* Joint Services with the Department of Finance Canada

¹ Business Line Accountabilities are shown in brackets and correspond to the numbers in Figure 1.

D. *Treasury Board of Canada Secretariat Priorities*



V. Peter Bradley
Secretary of the Treasury Board
and Comptroller General of Canada

The Secretariat is committed to supporting Treasury Board as its management board while leading the government movement towards quality, service and excellence in management practices.

The Secretariat will actively support the transformation of government departments into **citizen-focused, values-based, results-driven and responsible-spending** organizations. These government commitments will be the foundation for the Secretariat's priorities and initiatives.

Over and above the ongoing roles and activities, the Secretariat will form partnerships with departments and agencies to achieve the following commitments.

The Secretariat is committed to: citizen-centred service delivery, government services on line, strengthening government-wide policies and processes through modern comptrollership and improved reporting to Parliament, maintaining program integrity, the development of an exemplary workplace, and developing infrastructure for the 21st century.

The major initiatives towards achieving these commitments are outlined briefly below; however, detailed information on planned results and related activities by business line are found in Section III.

1. *Citizen-centred Service Delivery*

While strengthening policies and processes, departments must live up to the Government of Canada's commitment to a citizen-centred approach to service delivery. The Secretariat will continue to provide leadership in implementing government-wide approaches to improving Canadians' access to a wide range of government services and citizen satisfaction with the quality of those services.

Service Canada

The Secretariat, through the Service and Innovation business line, will provide leadership in implementing Service Canada – a government-wide approach to a co-ordinated, seamless one-stop access to Government of Canada programs and services. It is delivered in the official language of choice through three integrated delivery channels: telephone, internet, and in person.



http://www.tbs-sct.gc.ca/si_si/home_e.htm

Service Improvement

The Service and Innovation business line will also work with departments and agencies to implement a comprehensive, results-based approach to improving service through plans based on citizen's and client's satisfaction and priorities for improvement.

2. Government of Canada On Line

Guided by the service and performance standards of the Service Improvement Initiative and the Service Canada business principles of better services and improved multiple channel access, the Secretariat will be laying the foundations for Getting Government on Line.

Secure Access Channel

The IM/IT business line will be responsible for ensuring a secure, integrated, government-wide infrastructure that enables electronic access to information and services. The cornerstone will be a single technology infrastructure, including technical and policy components across all departments.

3. Strengthening Government-wide Policies and Processes through Modern Comptrollership and Improved Reporting to Parliament

In cooperation with departments, the Secretariat will work toward strengthened resource management and improved decision making. The Secretariat will need to provide departmental managers with sufficient flexibility to respond to the changing needs of the public they serve while ensuring they remain accountable for results.

The Secretariat will continue to develop the standards and management tools necessary for departments to integrate information for developing investment options, improve decision making, and strengthen departmental business approaches by developing frameworks. To maintain the usefulness of these frameworks, the Secretariat will work with departments to refine, coordinate and fully integrate them into departmental operations.

Modern Comptrollership

The implementation of the Modern Comptrollership initiative is key to realizing this priority. Modernizing means shifting from a primarily financial focus to a broader management perspective. In partnership with eleven pilot departments, the Secretariat, through the Comptrollership business line, is working towards effective decision making, greater accountability, a mature approach to risk management, results-based control systems, and shared values and ethics.

Report of the Independent Review Panel on Modernization of Comptrollership in the Government of Canada



[http://www.tbs-sct.gc.ca/
Pubs_pol/partners/rirp_e.html](http://www.tbs-sct.gc.ca/Pubs_pol/partners/rirp_e.html)

Modernization Events and Mile Posts



[http://www.tbs-sct.gc.ca/
CMO_MFC/events_index.htm](http://www.tbs-sct.gc.ca/CMO_MFC/events_index.htm)

The Secretariat is developing outcome-based standards as the foundation for sound management practices. Pilot departments are leading the implementation through capacity assessments, action plans to address gaps, and demonstration projects.

Improved Reporting to Parliament

After consulting with parliamentarians, the government developed a new reporting regime that includes annual Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports. In addition, Treasury Board provides Parliament with an annual report on Managing for Results.

The Secretariat will continue to consult with parliamentarians on tailoring information to better meet their needs, improve channels of access and timeliness, and strengthen financial accountability linking costs to results.

Financial Information Strategy

Implementation of the government-wide Financial Information Strategy (FIS), which is also the responsibility of the Comptrollership business line, will facilitate movement towards a greater financial analysis-and-advisory role to give managers better information for decision making. Costs will be linked closely to activities, operations and results, which is essential for integrated performance information. The current requirement is for all departments to be FIS compliant by April 1, 2001. Departmental financial systems will need to be changed to meet FIS accounting requirements, including full accrual accounting, interface with the Public Works and Government Services Canada treasury systems, and provide new information to departmental managers.



[http://www.tbs-sct.gc.ca/
fis_sif/FIS-SIF_e.html](http://www.tbs-sct.gc.ca/fis_sif/FIS-SIF_e.html)

4. Maintaining Program Integrity

The Secretariat will continue to develop its capacity to advise the Treasury Board and Cabinet on program issues across government including strategic issues, risks, opportunities, costs and investment choices.

The Expenditure Management and Planning business line has primary responsibility for achieving this priority, along with other Treasury Board of Canada Secretariat policy centres, whose expertise and knowledge has been drawn upon to develop a whole-of-government perspective. This perspective and the approach to program integrity derived from it will ensure that government-wide resource allocation is consistent with government priorities and the fiscal framework.

5. Developing an Exemplary Workplace

The movement toward citizen-focused, results-oriented government depends on the sustained efforts of a professional and motivated government workforce. In an exemplary workplace, the focus is on achieving results legally and ethically, while respecting a high standard of public service values such as integrity, transparency, respect for diversity and recognition of both official languages.

Good human resources management achieves results for Canadians by ensuring that competent people are on the job and well supported. The Human Resources Management business line will work with departments, agencies, and unions to:

- foster positive labour relations;
- implement a gender-neutral Universal Classification Standard to streamline and modernize work classification and increase operational flexibility;
- ensure a meaningful follow-up to the 1999 Public Service Survey results; and
- develop and implement recruitment, retention and career development strategies to ensure the Public Service serves Canadians well.

**UNIVERSAL
CLASSIFICATION
STANDARD**



<http://www.tbs-sct.gc.ca/ucs-ngc/english/home.html>

**PUBLIC
SERVICE
EMPLOYEE
SURVEY
1999**



<http://www.survey-sondage.gc.ca/menu-e.html>

6. Developing Infrastructure for the 21st Century

The Speech from the Throne announced that the federal government would work with other levels of government and the private sector to reach – by the end of the year 2000 – agreement on a five-year plan for improving physical infrastructure in urban and rural regions across the country. The agreements will set out shared principles, objectives and fiscal parameters for all partners to increase or accelerate resources, which are being directed toward strategic investments in municipal environmental infrastructure and other areas such as transport, tourism, telecommunications, culture, health and safety.

Physical Infrastructure Program

The Physical Infrastructure Program, under the Special Programs business line, will involve partnerships with provinces, territories, municipalities and the private sector that will improve physical infrastructure in urban and rural communities, while supporting a dynamic economy and quality of life for Canadians.

E. External Factors Influencing Treasury Board of Canada Secretariat

Public Expectations and Concerns

Canadians want a government that is citizen focused, affordable, transparent and accountable. They want to be engaged in decisions that affect them and see themselves reflected in their government. To reach this worthwhile objective, communications with citizens must be improved for the ongoing capture of information on needs and expectations.

International Trends

Determining how the government can maintain a distinctly Canadian society, while taking advantage of the global marketplace and trends, is a continuing challenge.

With the political, social and economic challenges posed by globalization, it is imperative that the Secretariat remains current on best management practices and lessons learned from governments worldwide.

Technological Advances

Technological advances are expected to change the way government operates and delivers services to citizens. The Internet, in particular, has the potential for knowledge-sharing with citizens, service delivery, instant feedback on government policies, and engaging citizens in policy making. The appropriate infrastructure must be in place to respond to the needs of government, businesses and citizens, while addressing privacy and security concerns.

Evolving Federalism and Partnerships

The government's recently negotiated Social Union Framework Agreement with the provinces aims to realize the potential for a modern relationship between two levels of government. These are based on principles of partnership that are at the very core of sound public management.

Citizen-focused government cannot be achieved in isolation. Managers must seek partnerships across departmental boundaries and levels of government, with not-for-profit organizations, the private sector and with citizens. These partnerships must be pursued at all stages – from program/service inception to delivery.

By their nature, partnerships require close cooperation and nurturing. In areas where partnership opportunities exist, it is recognized that time is needed to establish the process and for it to take root.

Fiscal Pressures

Government's success at eliminating unsustainable deficits provides the opportunity to consider a balanced approach to managing government expenditures. The funding needs for new initiatives and critical investments to maintain essential existing services can now be considered along with debt reduction and tax relief. This balanced approach, however, also demands the most rigorous management, control and assessments of all requirements for public spending – to ensure that the results justify the resources spent.

F. Treasury Board of Canada Secretariat Planned Spending

Management Board Program Planned Spending

Figure 3: Management Board Program – Planned Spending

(\$ thousands)

	Forecast Spending 1999–2000	Planned Spending 2000–2001	Planned Spending 2001–2002	Planned Spending 2002–2003
Budgetary Main Estimates	1,964,416	1,846,523	1,809,841	1,864,605
Less: Respendable Revenue ¹	57,785	114,346	131,707	134,207
Total Main Estimates	1,906,631	1,732,177	1,678,134	1,730,398
Subsequent Adjustments	(390,697)	31,000 ²	110,000	34,000
Total Planned Spending	1,515,934	1,763,177	1,788,134	1,764,398
Less: Non-respendable Revenue ³	7,206	7,200	7,200	7,200
Plus: Cost of services received without charge ⁴	13,283	12,900	12,908	12,919
Total Cost	1,522,011	1,768,877	1,793,842	1,770,117
Full-time Equivalents	1,076	959	929	899

¹ Respendable Revenue is used to cover costs incurred by the Treasury Board of Canada Secretariat on behalf of other government departments for shared initiatives such as: the FIS, the Human Resources Information System, and other shared systems.

² Includes 30,000 for FIS and 1,000 for IM/IT not reflected in approved Main Estimates.

³ Revenue from parking fees.

⁴ Includes the following services received without charge: accommodation charges (Public Works and Government Services Canada); worker's compensation (Human Resources Development Canada); employer's share of employee benefits for insurance premiums (Treasury Board of Canada Secretariat); and legal services (Department of Justice Canada).

Planned Spending by Business Line

Figure 4: Management Board Program Planned Spending by Business Line

(\$ thousands)				
Business Lines (BL) ⁵	Forecast Spending 1999–2000 ¹	Planned Spending 2000–2001	Planned Spending 2001–2002	Planned Spending 2002–2003
<i>Expenditure Management and Planning</i>				
Secretariat Operations	14,551	13,029	12,993	12,993
Centrally-administered Funds	485,000	550,000	571,000	584,000
<i>Comptrollership</i>				
Secretariat Operations	23,063	17,315	13,552	13,552
Centrally-administered Funds	—	35,250 ²	9,000	—
<i>Service and Innovation</i>				
Secretariat Operations	9,269	3,905	3,741	3,741
Centrally-administered Funds	—	2,871	—	—
<i>Information Management and Information Technology³</i>				
Secretariat Operations	26,438	8,348	5,939	5,121
Centrally-administered Funds	—	80,000	80,000	—
<i>Human Resources Management</i>				
Secretariat Operations	79,968	54,136	48,530	46,537
Centrally-administered Funds ⁴	846,311	973,750	1,019,788	1,064,863
<i>Corporate Administration</i>				
Secretariat Operations	30,490	24,573	23,591	23,591
Centrally-administered Funds	—	—	—	10,000
<i>Special Programs – Infrastructure Initiative⁶</i>				
Secretariat Operations	844	—	—	—
Total Planned Spending	1,515,934	1,763,177	1,788,134	1,764,398

Includes the 1999–2000 Main Estimates and Supplementary Estimates (A) and (B).

² Includes 30,000 for FIS not reflected in approved Main Estimates.

³ Includes 1,000 for IM/IT not reflected in approved Main Estimates.

⁴ Includes Collective Bargaining and Public Service Insurance.

⁵ For details of Centrally-administered Funds see Figure 18.

⁶ Future Funding for the administration of this initiative is to be determined.

Section III: Business Line Commitments, Results, and Activities

A. *Expenditure Management and Planning*

(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Secretariat Operations	14,551	13,029	12,993	12,993
Centrally-administered funds	485,000	550,000	571,000	584,000
Planned Spending	499,551	563,029	583,993	596,993
Full-time Equivalents	127	140	138	138

A1. **Business Line Description**

The Treasury Board and its Secretariat are strongly positioned to play a lead role in advising the government on the resources needed to meet government objectives and respond to citizen needs.

The Secretariat supports the Treasury Board President and Treasury Board Ministers by providing analysis and advice on resource allocation to departments, agencies and Crown corporations for ongoing programs and new initiatives. It also advises departments on the development of new policy initiatives, changes to existing programs, and specific projects.

Part of the Secretariat's role in the Expenditure Management System is to maintain a comprehensive, cross-government overview of current and emerging resource pressures and the linkages between expenditures and results.

The vision of supporting Treasury Board as its management board means taking an approach to resource management that is fully integrated within the government's overall decision-making and priority-setting process. This positions the Treasury Board, the President, and the Secretary to play effective and appropriate roles within that process.

This business line involves the preparation of Estimates for Parliamentary approval of spending authority. It also manages the Government Contingencies Vote, which gives the Government of Canada the flexibility and financial authority to respond quickly to unforeseen expenditure requirements until Parliamentary approval can be obtained.

A2. Key Results Commitments, Planned Results and Related Activities

Figure 5: Expenditure Management and Planning – Commitments, Results, and Activities

Objective / Key Result Commitment:

Government-wide resource allocation consistent with government priorities and the fiscal framework

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Resources allocated to align with government priorities	
Resource management within the affordability bounds set by the fiscal framework and the government's overall decision-making and priority-setting process	<ul style="list-style-type: none"> Analyze and advise the Treasury Board on the use and management of direct program expenditures (operating, capital, transfer payments and payments to Crown corporations) and revenues (user fees and recoverable contributions). Support departmental business-planning processes, which feed into the Budget and Estimates exercise to ensure that programs are designed, managed and resourced to function effectively and serve Canadians well. Manage the allocation of the Government Contingencies Vote to support approved government initiatives. Provide essential, relevant, and high quality reports on government expenditures and related advice to the Treasury Board and other stakeholders to support priority-setting and resource allocation decisions.
Analysis provided for Treasury Board and other stakeholders regarding critical risks to program and service quality essential to the calibre of life and future progress of Canada	<ul style="list-style-type: none"> Implement a multi-year strategy to ensure Program Integrity by maintaining a comprehensive and integrated perspective on the state of operation and management of the government's existing program base. Advise Treasury Board on the distribution of resources between existing programs and potential new initiatives to keep a balance, which ensures that valuable programs are sustainably resourced and the overall program mix gives the right results for Canadians. Provide Treasury Board with reports on the evolution of program, departmental and sectoral spending.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Resources allocated to align with government priorities (<i>continued</i>)	
Production of timely and accurate Estimates documents to seek spending authority and ensure accountability to Parliament	<ul style="list-style-type: none"> • Produce timely and accurate Estimates documents to conform with the supply cycle, working in collaboration with departments. • Consult continuously with parliamentarians to tailor information to better meet their needs, improve channels of access and timeliness of information, and strengthen the financial accountability framework through which costs are related to operations, activities and results.
Facilitate decision making by providing appropriate information and analysis	
Support the Treasury Board in the policy decision-making processes in its management board role	<ul style="list-style-type: none"> • Advise the Treasury Board President, Treasury Board Ministers, other central agencies and departments on the policy decision-making process, including relationships to government priorities, fiscal pressures and existing government programs; policy instrument choice; accountability; costing; and performance reporting.
A focal point provided within the Secretariat that identifies and engages policy experts to consult and advise, as required, on government priorities, horizontal and management issues or specific proposals	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitate the review of broad strategic issues and departmental proposals/submissions to Treasury Board by policy and program centres across the Secretariat to ensure programs are well designed, properly resourced and well managed. • Strengthen the capacity to provide a whole-of-government perspective in support of Treasury Board's management board role through consultation and collaboration. • Facilitate cross-Secretariat and/or cross-government consultations on existing programs or new policy initiatives (e.g. Program Integrity).

B. Comptrollership

(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Secretariat Operations	23,063	17,315	13,552	13,552
Centrally-administered Funds	–	35,250	9,000	–
Planned Spending	23,063	52,565	22,552	13,552
Full-time Equivalents	150	145	132	132

B1. Business Line Description

The objective of the Comptrollership business line is to have management practices in departments and agencies, and reports to Parliament that:

- (a) focus on results and values;
- (b) integrate appropriate financial and non-financial performance information for planning and reporting;
- (c) manage risks responsibly; and
- (d) provide appropriate control systems and accountability.

Such management practices support a citizen focus for policy development and service delivery while working to ensure responsible spending.

The approach adopted by the Treasury Board to realize these fundamental principles of modern management has three related dimensions:

- (a) accelerating the implementation of modern comptrollership practices in an integrated manner by working with pilot departments;
- (b) strengthening the focus on results and costs; and,
- (c) strengthening the capacity for responsible spending and accountable management.

This broad approach is consistent with the recommendations provided in the *Report on the Independent Panel on Modernization of Comptrollership in the Government of Canada*.

Working with eleven pilot departments to establish priorities for implementing specific improvements will accelerate the pace of modernization. These departments are now completing assessments of their Comptrollership capacity.

Over the next three years the Comptrollership business line will strengthen the focus on results and costs through work in four areas:

- (a) implementing the FIS, including full accrual accounting;
- (b) improving the measurement of results;
- (c) strengthening the framework for measuring and reporting by including a broader societal context; and,
- (d) linking results and costs to improved reporting to Parliament of plans and priorities and performance.

Over the planning period the Comptrollership business line will strengthen the capacity for responsible spending and accountable management by:

- (a) improving key aspects of expenditure management, such as user charges and accounts receivable;
- (b) developing and improving management and accountability frameworks in key areas, such as risk management, procurement, asset and real property management and internal audit; and,
- (c) strengthening the capacity of financial officers, asset managers and internal auditors in departments.

B2. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities

Figure 6: Comptrollership – Commitments, Results, and Activities

Objective / Key Result Commitment:

Management practices that focus on results and values, integrate financial and non-financial results information for planning and reporting, respond to risks responsibly, and provide appropriate systems of control

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Implementing Modern Comptrollership Practices	
Significant progress achieved in modernizing comptrollership in pilot departments by Fall 2001; lessons learned to provide initial comptrollership-related standards in two areas by April 2001	<ul style="list-style-type: none"> Complete the initial assessments of comptrollership capacity, establish priorities and implement specific improvements in comptrollership practices by working with departments, in particular the eleven pilot departments.
Strengthening the focus on results and costs	
Implementation of the FIS completed, including full accrual accounting in departments by 2001–2002, so costs can be linked closely to activities, operations and results	<ul style="list-style-type: none"> Produce a set of related initiatives to develop appropriate financial systems, training and development, and a full update of financial policies.
<p>Measurement of results improved over the next three years to be more reliable and credible, for management and accountability purposes</p> <p>A framework established over the planning period to measure and report on the relationship between government programs and the well being of Canadian society</p>	<ul style="list-style-type: none"> Complete a study to strengthen evaluation, by Fall 2000, and implement it. Establish a comprehensive performance reporting framework, including implementation of the Social Union Framework Agreement provisions. Continue to work with departments to develop performance measurement frameworks for new programs.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Strengthening the focus on results and costs (<i>continued</i>)	
A more complete framework established to interpret and report results within a collective and societal context during the planning period	<ul style="list-style-type: none"> • Develop the framework as part of the implementation of the Social Union Framework Agreement accountability provisions.
Reporting to Parliament improved over the planning period so Estimates and accountability documents focus more clearly on results for Canadians and related costs	<ul style="list-style-type: none"> • Complete the second phase of the Improved Reporting to Parliament project to manage participation with Parliament in implementing further improvements. • Initiate consultations on the merits of adopting the full accrual basis of accounting for appropriations consistent with those adopted for the federal Budget and Public Accounts.
Strengthening the capacity for responsible spending and accountable management	
Management policies and frameworks developed during the planning period for: risk management; user charges; accounts receivable; grants and contributions; procurement; asset management; and, internal audit	<ul style="list-style-type: none"> • Determine the necessary modifications, while providing on-going advice and assistance on particular issues through studies, consultations and analyses undertaken by the centres of expertise.
Capacity of departmental comptrollership specialists strengthened during the planning period; with particular attention paid to procurement, asset and real property management, and internal audit	<ul style="list-style-type: none"> • Continue, in cooperation with departmental specialists, to develop and update training and development programs and, establish certification and other quality assurance programs.

C. Service and Innovation

(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Secretariat Operations	9,269	3,905	3,741	3,741
Centrally-administered Funds	–	2,871	–	–
Planned Spending	9,269	6,776	3,741	3,741
Full-time Equivalents	56	41	39	39

C1. Business Line Description

The overarching goal of this business line is to ensure that citizens across Canada are well served by an innovative citizen-centred Public Service, which responds to priorities for service improvement and is committed to the goal of delivering services that meet or exceed expectations.

The Secretariat has developed a holistic government-wide strategy to meet the needs of and improve citizen satisfaction, while strengthening links with them through improved access, service performance and uniformity in government services. This strategy is designed to significantly reduce problems experienced by Canadians in finding and obtaining services or clusters of related services from the Government of Canada.

In addition to improving access to government services, the Secretariat is working, in cooperation with departments and agencies, towards closing the gap between Canadians' service expectations and the level of quality service actually provided.

Excellence in service delivery reflects a wider organizational capacity and performance. This includes the capacity to continually innovate and meet the needs of Canadians and the Government of Canada. Innovative approaches to public management must, in turn, serve to strengthen democratic governance and accountability.

To help the Public Service achieve high levels of organizational performance, the Secretariat must have the knowledge and expertise necessary to create the supporting policies, frameworks, and tools. The Secretariat must be able to provide the advice needed for public organizations to become world class within their own fields and business lines.

The Secretariat provides leadership to government departments and agencies as they develop whole-of-government solutions to service and innovation issues that effectively respond to citizens' needs.

C2. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities

Figure 7: Service and Innovation – Commitments, Results, and Activities

Objective / Key Result Commitment:

An innovative, citizen-centred Public Service that responds to Canadians' priorities for service improvement, and is committed to the goal of delivering services that meet or exceed their expectations

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Improved citizen access to the federal government	
Access and performance improved and freedom of choice for service channels enhanced (including counter, telephone, and electronic service)	<ul style="list-style-type: none"> Develop and implement Service Canada – a one-stop access to a range of services (110 pilot access centres to be established in 2000–2001); develop horizontal and vertical approaches that simplify the way services are provided; and, improve telephone service to Canadians including integrated Blue Pages and improved call centres.
Government of Canada links with Canadian citizens strengthened	<ul style="list-style-type: none"> To revise and modernize the Federal Identity Program (FIP) policy, and renew the Government Communications Policy; and Service Canada branding.
Application of the <i>Access to Information Act</i> and the <i>Privacy Act</i> strengthened	<ul style="list-style-type: none"> Advise and provide directives and guidelines to departments and agencies on the application of the Acts.
Increased citizen satisfaction with government services	
Biannual National surveys conducted on citizens' expectations, level of satisfaction, and priorities for improvement	<ul style="list-style-type: none"> Conduct the next biannual survey in Spring 2000 through federal-provincial partnerships, with results to be published in the Fall 2000.
Good progress made towards having Service Improvement Plans (SIP) for departments and agencies that are built on citizen and client expectations	<ul style="list-style-type: none"> Use a staged approach with departments and agencies starting with key critical service departments/agencies.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Increased citizen satisfaction with government services (<i>continued</i>)	
Annual report provided on government-wide performance and citizen satisfaction in key service improvement areas	<ul style="list-style-type: none"> • Perform strategic monitoring of progress by departments in improving service performance through an annual government planning and reporting process.
Government organizations that are more responsive, innovative, efficient and service oriented	
Governance and accountability regimes for service improvement, alternative service delivery, and partnerships strengthened	<ul style="list-style-type: none"> • Develop a new framework for Alternative Service Delivery (Fall 2000); ensure adequate accountability regimes for partnership arrangements; provide expertise and guidance on the governance, control and accountability of Crown corporations and shared-governance corporations.
Empirically-derived model of organizational effectiveness developed and promoted	<ul style="list-style-type: none"> • Update the National Quality Institute Framework as a tool for assessing organizational performance and building high-performing organizations.
Service culture and human dimensions for service improvement and organizational effectiveness highlighted	<ul style="list-style-type: none"> • Study the human dimensions of service improvement and organizational effectiveness such as service culture, values, training and recognition programs, in partnership with key departments and integrate them as part of the overall service improvement strategy; and provide tools, guidance and advice to departments and agencies engaged in the service improvement agenda.
Recognition of public organizations that have achieved sustained improvements in service and client satisfaction	<ul style="list-style-type: none"> • Examine the potential for an award system, in that context, to recognize high levels of organizational achievement in service improvement.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
A centre of expertise and provision of leadership for innovation, organizational performance and service improvement	
Central coordination and integration point for the government service delivery agenda created and momentum for improvement and change built	<ul style="list-style-type: none"> • Create, lead and manage interdepartmental and intergovernmental platforms to foster innovation and change.
Source of information and guidance provided to departments and agencies on innovation, organizational performance and service improvement	<ul style="list-style-type: none"> • Develop and disseminate frameworks, tools and leading-edge practices for public sector service delivery, innovation and organizational effectiveness in consultation and partnership with key service delivery departments and agencies.
Strategic management of the Secretariat's international programs and relationships providing a window on the world of international public sector reform and innovation	<ul style="list-style-type: none"> • Include: co-ordinating programs for some 80 visiting delegations; monitoring and analysing public service initiatives internationally; supporting a pilot project on the interdepartmental co-ordination of public sector expertise internationally; and managing the Secretariat's bilateral agreements and membership in international organizations.
Secretariat and liaison support provided to ten Regional Federal Councils	<ul style="list-style-type: none"> • Provide a central contact point and network for communications between Regional Federal Councils and central agencies, and among Federal Councils; manage the preparation of three meetings of Council Chairs and two of Council Managers a year; and provide strategic and management advice, as required.

D. Information Management and Information Technology (IM/IT)

(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Secretariat Operations	26,438	8,348	5,939	5,121
Centrally-administered Funds	—	80,000	80,000	—
Planned Spending	26,438	88,348	85,939	5,121
Full-time Equivalents	144	64	57	52

D1. Business Line Description

This business line provides strategic direction and leadership in IM/IT to improve public access to government services, manage risks, guide investments, and meet Public Service renewal objectives for IM/IT professionals.

For Canada to maintain its reputation into the 21st century as a world leader in modern governance empowered by IM/IT, the Secretariat has set out an ambitious agenda in Strategic Directions for Information Management and Information Technology in Government (http://www.tbs-sct.gc.ca/Pubs_pol/ciopubs/TB_OIMP/sdimit_e.html). This agenda reiterates the commitment to implement an enhanced management framework for information technology across government that will improve return on investment, increase the success rate of projects and minimize risks. It also outlines initiatives to reform the government's IT procurement regime, in support of the operational requirements of program delivery.

A secure, integrated, government-wide infrastructure is required to enable seamless electronic access to information and services by Canadians. This infrastructure will define policies, information standards, networks, telecommunications and systems that are common or shared across government. It will also protect Canadians' privacy ensuring that their information remains secure in an electronic world. These major IM/IT initiatives will be pursued in close collaboration with Public Works and Government Services and other key stakeholders.

Finally, attracting and retaining IM/IT professionals in a tight labour market is top priority for the government of Canada. The business line will continue to implement recruitment, development and retention initiatives for information technology executives, professionals and knowledge workers, to sustain a world-class IM/IT workforce.

D2. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities

Figure 8: Information Management/Information Technology – Commitments, Results, and Activities

Objective / Key Result Commitment:

Affordable, responsive and secure delivery of government services through the strategic use of IM/IT

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
A strategic IM/IT infrastructure that provides a secure and trusted environment to conduct business with citizens and the private sector.	
Seamless electronic access to government information and services to enhance the public's confidence in the reliability, security and accessibility of government electronic services established by the end of 2004	<ul style="list-style-type: none"> • Develop an overall framework to support and monitor the government's progress in getting on-line and providing electronic service delivery. • Develop a policy framework that provides a sustainable approach to manage and implement the federal government's secure IM/IT infrastructure. • Ensure privacy and security concerns are addressed by building and maintaining an affordable public key infrastructure while maintaining seamless electronic access to government information and services. • Build on the success of the Shared Systems Agenda to rationalize administrative systems across the federal government.
Successful adoption of integrated IM/IT governance frameworks to manage risks, guide investments and set standards	
Improvements in the management and success rate of IM/IT investments government-wide	<ul style="list-style-type: none"> • Develop and promote methodologies and tools to guide investments and manage risks in IM/IT projects. • Implement and promote a comprehensive IM/IT policy framework to improve the management of IM/IT investments. • Develop and implement an IT procurement regime to facilitate program delivery by acquiring IM/IT related goods and services in a more timely and cost-effective manner. • Establish partnerships with key stakeholders including departments, public sector and professional communities.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Successful adoption of integrated IM/IT governance frameworks to manage risks, guide investments and set standards (<i>continued</i>)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Provide strategic and operational advice to senior officials and Treasury Board Ministers.
A world-class IM/IT workforce	
Government continually viewed as an IM/IT employer of choice with a workforce that supports citizen centred electronic service delivery	<ul style="list-style-type: none"> • Develop and implement an HR renewal framework for the retention, training and recruitment of IT professionals. • Initiate and deliver professional development and learning programs aimed at IM/IT executives and managers, non/IT managers and project managers. • Define and make available career development guidelines, systems and tools. • Develop strategies to address the change management and skill sets required for public service transition to the digital age (Government On Line).

E. Human Resources Management

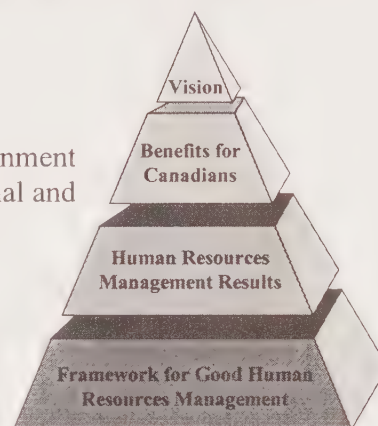
(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Secretariat Operations	79,968	54,136	48,530	46,537
Centrally-administered Funds*	846,311	973,750	1,019,788	1,064,863
Planned Spending	926,279	1,027,886	1,068,318	1,111,400
Full-time Equivalents	340	309	303	278

* Includes Public Service Insurance and Collective Bargaining.

E1. Business Line Description

The movement toward citizen-centred, results-oriented government is critically dependent on the sustained efforts of a professional and motivated Public Service workforce. Good human resources management achieves results for Canadians by ensuring that competent people are on the job and well supported. No element of the government's agenda for management change can be achieved without effective human resources management in all departments and agencies.



The Secretariat, through the Human Resources business line, provides departments with the tools and support needed to develop and implement modern human resources management throughout the system. It works in partnership with departments and several other organizations that have responsibilities in human resources management, including the Public Service Commission, the Canadian Centre for Management Development and the Privy Council Office. Also, it works closely with unions, and with external knowledge partners and interest groups.

The Secretariat has one main objective – to support departments and agencies in making the federal public service an exemplary workplace, one in which employees can best serve Canadians.

In such a workplace, employees enjoy stimulating work and feel free to exercise their rights in a supportive environment. The workforce represents Canadian society and its linguistic duality. There are opportunities to exercise leadership at all levels and in various manners. In an exemplary workplace, the focus is on achieving results within legal and ethical boundaries, while respecting a high standard of public service values.

In support of the management board, the Secretariat works to achieve results in five key areas: leadership, values, productivity, enabling environment and sustainability. Research demonstrates that investing in people by introducing high performance human resources practices in these areas contributes to a more satisfied and productive workforce.

The centrally-administered funds that make up the largest portion of the resources for this business line include contingency for collective bargaining, the Public Service Insurance Fund and the government-wide initiative for the Youth Internship Program.

E2. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities

Figure 9: Human Resources Management – Commitments, Results, and Activities

Objective / Key Result Commitment:

A Public Service that is results-driven, values-based, representative, learning and the best in the world

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
A Well-led Public Service	
Organizational performance improved by the introduction of appropriate human resources practices and planning	<ul style="list-style-type: none"> Promote the increased use of the Framework for Good Human Resources Management to ensure human resources planning supports business objectives.
Executive accountability improved	<ul style="list-style-type: none"> Continue implementing recommendations from the Advisory Committee on Senior Level Retention, including performance management agreements.
A Workforce Built on Values	
Government's business directions and results reflect critical Public Service values	<ul style="list-style-type: none"> Promote deeper awareness, understanding and commitment to public service values through follow up work with departments on related initiatives resulting from the 1999 Public Service Survey. Lead and promote the Public Service-wide dialogue on values and ethics.
A Productive Workforce	
Minimal disruptions, within fiscal parameters, in support of a positive labour relations environment	<ul style="list-style-type: none"> Maximize and exploit all opportunities to consult meaningfully with all stakeholders, particularly bargaining agents, to find interest-based solutions to key human resources management and workplace issues.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
A Productive Workforce (<i>continued</i>)	
Human resources management reforms introduced	<ul style="list-style-type: none"> • Begin using the Universal Classification Standard (UCS) as a key corporate tool to stimulate change. • Continue, through negotiations with bargaining agents, to streamline and modernize (e.g. family friendly provisions) collective agreements as instruments to foster a productive and supportive work environment. • Modernize the National Joint Council to support improved management-union relationships in collaboration with unions. • Implement new legislation to modernize the pension plan, including market investment of plan assets and improved information to plan members.
Total compensation structure that is affordable and supports efforts to recruit and retain employees in the Public Service	<ul style="list-style-type: none"> • Continue to negotiate provisions in collective agreements to address particular recruitment and retention issues. • Establish a compensation research capacity to facilitate labour market comparisons
An Enabling Work Environment	
Environment that supports employee well-being and the achievement of results	<ul style="list-style-type: none"> • Develop and modernize competitive affordable employee benefit programs such as Travel, Relocation, Crown Housing, Dental, Disability Insurance and Health Care, and implement a dental plan for pensioners. • Identify affordable opportunities to improve policies and workplace initiatives that support workplace well being. • Support and coordinate the government-wide effort to follow up on the 1999 Public Service Survey results.
A workplace that values diversity and is conducive to the use of both official languages	<ul style="list-style-type: none"> • Heighten federal institutions' awareness of their official languages responsibilities, and carry out shared follow-up surveys to assess employees' satisfaction on the use of their first official language at work, in collaboration with departments and agencies.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
An Enabling Work Environment (<i>continued</i>)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Build capacity to implement Employment Equity objectives through workshops, training activities and the Positive Measures Program. • Respond to recommendations of the Task Force on the Participation of Visible Minorities and activities of the Task Force on an Inclusive Public Service.
Increased vitality of the official language minority communities in Canadian society	<ul style="list-style-type: none"> • Support and assist the development of official language minority communities and their place in Canadian society (Section 41, <i>Official Languages Act</i>).
A Sustainable Workforce	
The ability to retain, develop and recruit employees with the skills required to meet the needs of Canadians	<ul style="list-style-type: none"> • Identify appropriate recruitment and retention strategies linked to business requirements and based on demographic analysis. • Raise managers' awareness for their key role in attracting, developing and retaining an effective and representative workforce, through the implementation of tools such as virtual learning kits, publications, and guides for managers and by initiatives like the Employment Equity Positive Measures Program. • Provide easy, employee-friendly and internet based access to information on benefits and policies in such a way as to demonstrate to employees the totality of all their working benefits.
Employees provided with opportunities for continuous learning and exercising leadership	<ul style="list-style-type: none"> • Continue to implement and support training and learning activities for all employees.

F. Corporate Administration

(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Secretariat Operations	30,490	24,573	23,591	23,591
Centrally-administered Funds	—	—	—	10,000
Planned Spending	30,490	24,573	23,591	33,591
Full-time Equivalents	252	261	261	261

F1. Business Line Description

The Secretariat's corporate administration includes the offices of the President, the Secretary-Comptroller General, and the Deputy Secretary. This business line provides executive and ministerial direction and advice, legal services, public affairs advice, and corporate services in the areas of financial and human resources management, informatics and administrative support. As such, the corporate administration service lines must be aware of the priorities in each of their client areas and strive to support the achievement of those priorities.

The Corporate Administration business line is comprised of three service lines: Communications and Executive Services, Legal Services and Corporate Services.

Corporate Services is the area responsible for implementing Modern Comptrollership and the Financial Information Strategy within the Secretariat.

F2. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities

Figure 10: Corporate Administration – Commitments, Results, and Activities

Key Result Commitment:

To provide effective corporate administration that supports all program areas and their related business lines in meeting their objectives

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Communications and Executive Services	
Treasury Board meetings that reflect the government's priorities and its role as management board for the federal government	<ul style="list-style-type: none"> • Provide Treasury Board ministers with timely and accurate information to assist in their decision making. • Coordinate all arrangements for Board meetings to ensure best use of ministers' time and coherent presentation of issues.
President and Secretary have accurate and timely information to fulfill their roles related to the Treasury Board, parliamentary affairs, and liaising with the Privy Council Office, other departments and non-government organizations	<ul style="list-style-type: none"> • Provide logistical support to the President and the Secretary and ensure they are properly apprised of issues. • Provide value-added strategic communications advice and guidance to client branches, sectors and the offices of the Secretary and President. • Develop high quality communications strategies, plans and products for internal and external consumption that will clearly, accurately and effectively convey Secretariat messages.
Timely provision of information requested by Canadians	<ul style="list-style-type: none"> • Provide strong leadership, advice and coordination to administer the <i>Access to Information Act</i> and <i>Privacy Act</i> within the Secretariat.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Corporate Services – Renewal of the management and planning framework	
Implementation of FIS within the Secretariat by April 2001	<ul style="list-style-type: none"> • Review all accounting policies with a view to adopting full accrual accounting by April 1, 2001. • Requiring departments to capitalize and amortize their tangible and intangible capital assets greater than \$10,000 is a key component of FIS. During 2000–2001, begin a process to identify and value all existing capital assets over the threshold. • Continue system work and policy review with partner departments to support FIS. This work has already begun through a shared system initiative to implement necessary software changes in April 2000. • Continue assessing the impact of FIS on managers and other staff and develop a communications and training strategy to support the FIS roll out within the department during 2000–2001.
Significant progress demonstrated by Fall 2001 on implementing the departmental Modern Comptrollership action plan, which will be based on the results of the capacity check conducted in fiscal year 1999–2000	<ul style="list-style-type: none"> • In fiscal year 2000–2001, develop a modern comptrollership action plan to address priorities as established by senior management. The action plan will be implemented over 2000–2003 and will endeavour to integrate existing initiatives with those of Modern Comptrollership. • Conduct a Modern Comptrollership demonstration project in fiscal year 2000–2001 to establish a framework for a comprehensive, integrated planning and reporting approach for the Secretariat. It will be tested on a limited basis within Corporate Services with a view to deployment across the department by 2003.

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Corporate Services – Implement good human resources management practices consistent with the Secretariat’s Human Resources Management Framework	
<p>Government-wide human resources management initiatives to be implemented in the Secretariat during 2000–2001 are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Universal Classification Standard (UCS) • Official Languages • Employment Equity • Pay Equity • Performance Management Program (PMP) for executives 	<ul style="list-style-type: none"> • Convert all positions and incumbents to the UCS according to the collective bargaining schedules during fiscal year 2000–2001. • Implement the Secretariat’s Official Languages action plan in fiscal year 2000–2001, followed by on-going activities to support the initiative. • Implement the Employment Equity action plan during fiscal year 2000–2001, followed by on-going activities to support the initiative. • Process all Pay Equity payments by April 2001. • Develop and implement an action plan, over 2000–2001, that will prepare the department for the introduction of the pay-at-risk compensation regime for the executive cadre based on performance agreements.
<p>An increasingly positive and rewarding work environment is offered by the Secretariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Provide dedicated human resources advice, service, and support to departmental management on the development and implementation of good human resources practices. The goal is to implement practices that are consistent with the Secretariat Human Resources Management Framework and that address the needs of the department and the results of the Public Service Survey and other employee consultations.
Legal Services	
<p>Appropriate and timely legal advice and litigation services provided</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Provide high quality and responsive legal advice to the Treasury Board and President regarding their powers and duties and to the Secretariat in its central agency functions. • Conduct litigation before the Public Service Staff Relations Board and other administrative tribunals, the Federal Court – Trial Division, the Federal Court of Appeal and the Supreme Court of Canada in support of Treasury Board’s role as employer of the Public Service of Canada.

G. Special Programs – Infrastructure

(\$ thousands)

	Forecast 1999–2000	Planned 2000–2001	Planned 2001–2002	Planned 2002–2003
Planned Spending	844	—*	—*	—*
Full-time Equivalents	7	—	—	—

* Future funding for the administration of this initiative is to be determined.

G1. Business Line Description

As the management board's role continues to evolve, the Secretariat will be given responsibility for short-lived programs and initiatives that are horizontal in nature and do not fall within the mandate of traditional business lines.

For the planning period, the Secretariat has been tasked with oversight of a new physical infrastructure program that will provide for strategic investments in municipal environmental infrastructure and other areas such as transport, tourism, culture, telecommunications, health and safety.

G2. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities

Figure 11: Infrastructure Initiative – Commitments, Results, and Activities

Key Result Commitment:
Improvements in physical infrastructure, through leveraged investments in urban and rural communities that support a dynamic economy and Canadians’ quality of life

Planned Results/Targets	Principal Supporting Activities
Agreements established with the provinces and territories that involve partnerships among the three levels of government and the private sector by December 2000 System to track the implementation, progress and results of the agreements by April 2001	<ul style="list-style-type: none">• Work with partners to establish the shared principles, objectives, and fiscal parameters for investments in physical infrastructure.• Follow the progress made throughout the life of the agreements and work with partners to monitor the projects.

Section IV: Horizontal Initiatives

Sustainable Development Strategy

During 2000–2001, the Secretariat will continue to implement its 1997 Sustainable Strategy and work to update its Strategy for 2001–2003 to be tabled in Parliament by December 31, 2000. Commitments and work to complete the implementation of the 1997 Strategy in 2000–2001 are the following:

Figure 12: Treasury Board of Canada Secretariat's Sustainable Development Activities for 2000–2001

In advancing efforts towards sustainable development, the Secretariat is committed to a variety of activities

Sustainable development through human resources management practices

- Ensuring that sustainable development principles are considered during the development and review of human resources legislation, policy and procedures.
- Incorporating sustainable development concepts into job classification criteria.
- Promoting the sustainable development benefits of flexible work arrangement policies, such as telework and flexible hours of work to departments and agencies.
- Ensuring that the Secretariat fosters a management culture possessing the values of sustainable development.

Sustainable development through Modern Comptrollership

- Participating in the investigation and development of a common federal approach to the management of contaminated sites under federal custody.
- Developing, in co-operation with other departments, a policy to account for and report costs and liabilities related to contaminated sites under the federal government's jurisdiction of responsibility.
- Facilitating the implementation of accrual accounting to make visible to departments, managers and end users, the environmental costs related to holding assets in inventory (e.g. heating costs) and to promote just-in-time purchasing.
- Developing, in cooperation with departments, a management of risk framework for government-wide use that addresses risk issues in a systematic and integrated way. This framework, when implemented, will support and advance the realization of sustainable development objectives.

Sustainable Development through Modern Comptrollership (*continued*)

- Integrating performance reporting into service delivery, policy analysis, business planning and accountability across departments, and advising on sustainable development performance measures.
- Supporting and promoting reviews of key horizontal and government-wide programming and ensuring that consideration of sustainable development principles is incorporated into review criteria and processes.
- Reviewing departmental performance reports and reports on plans and priorities, and providing advice on sustainable development performance measures.

Sustainable Development through Improved use of information technology

- Making electronic service delivery the preferred way of doing business by:
 1. establishing a Public Key Infrastructure to allow for enhanced electronic service delivery while addressing privacy and security concerns; and
 2. continuing to assist departments and agencies to make more information, reports and forms available on line.
- Setting IM/IT standards to ensure accessibility of electronic text and database information.

Sustainable Development through Greening Departmental Operations

- Integrating environmentally-sound practices into everyday departmental operations, including the procurement of products and services, the management of motor vehicle fleets, and, in conjunction with Public Works and Government Services Canada, the management of waste, water and energy use in facilities occupied by the Secretariat.
- Continuing to increase and encourage the environmental awareness of employees by revising existing green programs and communications to reflect the current status of the department's practices.

Section V: Financial Information

Figure 13: Net Cost of Management Board Program for 2000–2001

(\$ thousands)

	Expenditures
Gross Planned Spending (Budgetary Main Estimates and subsequent adjustments excluding spendable revenue)	1,877,523
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	7,661
Contributions covering employees' share of employees' insurance premiums and expenditure paid by the Secretariat	3,138
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	–
Salary and associated expenditure of legal services provided by Department of Justice Canada	2,101
	1,890,423
<i>Less: Spendable Revenue</i>	114,346
<i>Less: Non-spendable Revenue</i>	7,200
2000–2001 Total Cost	1,768,877

Figure 14: Management Board's Summary of Transfer Payments

(\$ thousands)

	Forecast Spending 1999–2000	Planned Spending 2000–2001	Planned Spending 2001–2002	Planned Spending 2002–2003
Grants				
Not applicable				
Contributions				
<i>Information Management/ Information Technology</i>				
Canadian Comprehensive Auditing Foundation	10	10	10	10
<i>Human Resources Management</i>				
Youth Internship Program	36,018	23,658	20,000	20,000
Public Service Insurance	244	244	244	244
Public Service Pensions	70	50	40	30
<i>Corporate Administration</i>	—	—	—	—
Total Contributions	36,342	23,962	20,294	20,284
Total Transfer Payments	36,342	23,962	20,294	20,284

Figure 15: Management Board's Source of Respendable and Non-Respendable Revenue

Respendable Revenue

	(\$ thousands)			
	Forecast Spending 1999–2000	Planned Spending 2000–2001	Planned Spending 2001–2002	Planned Spending 2002–2003
Cost Recovery of Shared Initiatives	1,200	700	700	700
Human Resources Management – PS Insurance	56,585	113,646	131,007	133,507
Total Respendable Revenue	57,785	114,346	131,707	134,207

Non-respendable Revenue

	(\$ thousands)			
	Forecast Spending 1999–2000	Planned Spending 2000–2001	Planned Spending 2001–2002	Planned Spending 2002–2003
Revenue from Parking Fees	7,206	7,200	7,200	7,200
Total Non-respendable Revenue	7,206	7,200	7,200	7,200

Total Respendable and Non-respendable Revenue	64,991	121,546	138,907	141,407
--	---------------	----------------	---------	---------

Section VI: Other Information

Figure 16: Crosswalk mapping 1999–2000 business lines to new structure for 2000–2001

(\$ thousands)

NEW / OLD		Management Board Program						Total Old Business Lines	
		Expenditure Management and Planning	Comptroller-ship	Service and Innovation	IM/IT	Human Resources Management	Corporate Administration	Special Programs	
<i>Central Administration of the Public Service Program</i>									
Resource Planning and Expenditure Management		10,627	-	3,254			-	-	13,881
Human Resources Management		-	-	-		54,136	400	-	54,536
Comptrollership		227	17,315	-			-		17,542
Information Management and Information Technology		626	-	651	8,348		-	-	9,625
Corporate Administration		1,549					24,173		25,722
Canada Infrastructure Works									-
<i>Government Contingencies and Centrally Financed Programs</i>									
Government Contingency		550,000		-	-	-	-	-	550,000
Government-wide Initiatives		-	35,250	2,871	80,000	14,200	-		132,321
Collective Bargaining						93,942			93,942
<i>Employer Contributions to Insurance Plans Program</i>									
PS Insurance		-		-	-	836,558		-	836,558
PS Pensions						29,050	-		29,050
Total Business Lines		563,029	52,565	6,776	88,348	1,027,886	24,573		1,763,177

Figure 17: Matrix mapping non-statutory votes to new structure 2000-2001

(\$ thousands)

Business Line/Vote	Management Board Program							Total Old Business Lines
	Expenditure Management and Planning	Comptroller-ship	Service and Innovation	IM/IT	Human Resources Management	Corporate Administration	Special Programs	
Vote 1								
Operating Expenditures	13,029	17,315	3,905	8,338	30,478	24,573	-	97,638
Vote 2								
Grants and Contributions		-		10	23,658			23,668
Vote 5								
Government Contingencies	550,000		-	-		-	-	550,000
Vote 10								
Government-wide Initiatives		35,250	2,871	80,000	14,200	-	-	132,321
Vote 15								
Collective Bargaining	-		-	-	93,942	-	-	93,942
Vote 20								
Public Service Insurance		-		-	865,608	-	-	865,608
Total Business Lines	563,029	52,565	6,776	88,348	1,027,866	24,573	-	1,763,177

Figure 18: Program Spending by Business Line for the Management Board

(\$ thousands)

Business Lines	Forecast Spending 1999–2000 ¹	Planned Spending 2000–2001	Planned Spending 2001–2002	Planned Spending 2002–2003
Expenditure Management and Planning				
Vote 1 – Operating Expenditures	14,551	13,029	12,993	12,993
Vote 5 – Government Contingencies ²	485,000	550,000	571,000	584,000
Planned Spending	499,551	563,029	583,993	596,993
Comptrollership				
Vote 1 – Operating Expenditures	23,663	16,315	13,652	13,652
– Respendable Revenue	(600)	(100)	(100)	(100)
– Net Expenditures	23,063	16,215	13,552	13,552
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	6,350	–	–
Estimates	23,063	22,565	13,552	13,552
Vote 1 – Operating Expenditures	–	1,100	–	–
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	28,900	9,000	–
Subsequent Adjustments	–	30,000	9,000	–
Planned Spending	23,063	52,565	22,552	13,552
Service and Innovation				
Vote 1 – Operating Expenditures	9,269	3,905	3,741	3,741
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	2,871	–	–
Planned Spending	9,269	6,776	3,741	3,741
Information Management and Information Technology				
Vote 1 – Operating Expenditures	26,928	7,838	6,429	5,611
– Respendable Revenue	(500)	(500)	(500)	(500)
– Net Expenditures	26,428	7,338	5,929	5,111
Vote 2 – Grants and Contributions	10	10	10	10
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	80,000	–	–
Estimates	26,438	87,348	5,939	5,121
Vote 1 – Operating Expenditures	–	1,000	–	–
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	–	80,000	–
Subsequent Adjustments	–	1,000	80,000	–
Planned Spending	26,438	88,348	85,939	5,121
Human Resources Management				
Vote 1 – Operating Expenditures	44,050	30,578	28,630	26,637
– Respendable Revenue	(100)	(100)	(100)	(100)
– Net Expenditures	43,950	30,478	28,530	26,537
Vote 2 – Grants and Contributions	36,018	23,658	20,000	20,000
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	14,200	11,363	–
Vote 15 – Collective Bargaining ²	–	93,942	90,688	90,736
Vote 20 – Public Service Insurance	902,896	979,254	1,048,744	1,107,634
– Respendable Revenue	(56,585)	(113,646)	(131,007)	(133,507)
– Net Expenditures	846,311	865,608	917,737	974,127
Planned Spending	926,279	1,027,886	1,068,318	1,111,400
Corporate Administration				
Vote 1 – Operating Expenditures	30,490	24,573	23,591	23,591
Vote 10 – Government-wide Initiatives ²	–	–	–	10,000
Planned Spending	30,490	24,573	23,591	33,591
Special Programs (Infrastructure Initiative)				
Vote 1 – Operating Expenditures	844	–	–	–
Total	844	–	–	–
Total Planned Spending	1,515,934	1,763,177	1,788,134	1,764,398

¹ Includes the 1999–2000 Main Estimates and Supplementary Estimates (A) and (B).

² Centrally-administered Funds – Votes 5, 10, 15 reflect projected transfers to government depts for 1999–2000 (See: Figure 19).

Note: All votes include their portions of statutory contributions to Employee Benefit Plans.

Figure 19: Centrally-administered Funds Transferred to Government Departments

(\$ thousands)	
	Forecast Spending 1999-2000
Vote 5 – Government Contingencies	
Expenditure Management and Planning	550,000
Projected Transfers to Government Departments	(65,000)
Vote 5 Balance	485,000
Vote 10 – Government-wide Initiative	
Comptrollership	29,260
Service and Innovation	4,083
Human Resources Management	16,000
Total	49,343
Projected Transfers to Government Departments	(49,343)
Vote 10 Balance	—
Vote 15 – Collective Bargaining	
Human Resources	634,416
Projected Transfers to Government Departments	(634,416)
Vote 15 Balance	—

Figure 20: Explanation of Financial Changes to Business Lines for the Management Board Program

(\$ thousands)

Business Lines	Forecast Spending 1999–2000	Planned Spending 2000–2001
1. Expenditure Management and Planning There is an increase of 63,478 in expenditures, primarily due to transfers of 65,000 from the Vote 5 Government Contingencies to government departments in 1999–2000 (see Figure 19), and a decrease of 1,522 for one-time funding received in 1999–2000 for various departmental resource base reviews and miscellaneous other adjustments.	499,551	563,029
2. Comptrollership An increase of 29,502 in expenditures is primarily due to the transfer of funds in 1999–2000 to government departments (29,960) for approved government-wide initiatives for Modern Comptrollership and FIS (see Figure 19), offset by miscellaneous other adjustments (458).	23,063	52,565
3. Service and Innovation The Service and Innovation business line has a planned decrease in spending of 2,493 due to expired resources in Service Canada.	9,269	6,776
4. Information Management and Information Technology There is an increase of 61,910 reflected for this business line primarily due to 80,000 for Government On Line. This increase is offset by the finalization of the Y2K project (12,348) and reduced funding for the Government of Canada Strategic Information Management and Information Technology Infrastructure Initiative (5,742).	26,438	88,348
5. Human Resources Management An increase of 101,607, primarily due to an increase of 93,942 to supplement departments and agencies for collective agreements in 2000–2001, 19,297 for health costs including the introduction of the new Pensioners' Dental Services Plan, and 13,532 transferred from Vote 10 to government departments for government-wide initiatives (Employment Equity/Positive Measures Program) (see Figure 19). This total increase is offset by a reduction in expenditures for the Youth Internship Program (15,360), UCS (4,000), HR Shared System (1,755) and miscellaneous other adjustments (4,049).	926,279	1,027,886

(\$ thousands)

Business Lines (continued)	Forecast Spending 1999–2000	Planned Spending 2000–2001
6. Corporate Administration An overall decrease of 5,917 for this business line is primarily due to the 5 per cent Carry Forward Provision (2,993) in 1998–1999 included annually in Supplementary Estimates and various initiatives for which funds have ceased (2,924).	30,490	24,573
7. Special Programs (Infrastructure Initiative) Future funding for the administration of this initiative is to be determined.	844	0
Total Planned Expenditures	1,515,934	1,763,177

Figure 21: Spending Authorities – Ministry Summary Part II of the Estimates

(\$ thousands)

Vote		2000–2001 Main Estimates	1999–2000 Main Estimates
Treasury Board of Canada Secretariat			
MANAGEMENT BOARD PROGRAM			
1	Operating Expenditures	84,566	100,785
2	Grants and Contributions	23,668	37,528
(S)	President of the Treasury Board – Salary and motor car allowance	52	49
(S)	Contributions to Employee Benefit Plans	23,566	67,158
5	Government Contingencies	550,000	550,000
10	Government-wide Initiatives	103,421	24,800
15	Collective Bargaining	81,296	280,000
20	Public Service Insurance	836,558	819,241
(S)	<i>Public Service Pension Adjustment Act</i>	50	70
(S)	<i>Special Retirement Arrangements Act</i>	29,000	27,000
Total		1,732,177*	1,906,631

* Does not include 31,000 in subsequent adjustments.

Figure 22: Planned Full-time Equivalents (FTEs) by Business Line

Business Lines	Forecast FTEs 1999–2000	Planned FTEs 2000–2001	Planned FTEs 2001–2002	Planned FTEs 2002–2003
Expenditure Management and Planning	127	140	138	138
Comptrollership	150	145	132	132
Service and Innovation	56	41	39	39
Information Technology and Information Management	144	64	57	52
Human Resources Management	340	309	303	278
Corporate Administration	252	261	261	261
Special Programs	7	–	–	–
Total Planned FTEs	1,076	959	929	899

INDEX

Page

<i>Access to Information Act</i>	1, 23, 35
Accountability	ii, 1, 4, 7, 8, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 31, 41
Citizen-centred Service Delivery	6
Comptrollership	4, 7, 8, 14, 18, 19, 20, 21, 47, 48, 49, 52
Contingencies Vote	15, 16
Corporate Administration	4, 14, 34, 35, 43, 47, 50, 52
Electronic service delivery	27, 28, 41
Employment Equity	1, 33, 37
<i>Employment Equity Act</i>	1
Employment Equity Positive Measures Program	33
Estimates	ii, 1, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 42, 47, 51
Exemplary Workplace	6, 9, 29
Expenditure Management	4, 9, 14, 15, 16, 19, 47, 48, 49, 52
Financial Information Strategy (FIS)	8, 34
Framework for Good Human Resources Management	31
Governance	i, 22, 24, 26, 27, 28
Government On Line	7, 28
Human Resources	4, 9, 13, 14, 29, 30, 31, 32, 34, 37, 40, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 52
Improved Reporting to Parliament	6, 7, 8, 19, 21
Information Management/Information Technology	4, 14, 26, 27, 43, 47, 49, 52
Infrastructure	4, 6, 7, 9, 11, 26, 27, 38, 39, 41
Infrastructure Initiative	14, 39, 47, 50
Management Board	i, 2, 4, 6, 13, 14, 15, 17, 30, 35, 38, 42, 43, 44, 47, 49, 51
Management practices	1, 2, 4, 6, 8, 11, 18, 20, 32, 37, 40
management-union relationships	32
Modern Comptrollership	6, 7, 18, 20, 34, 36, 40
<i>Official Languages Act</i>	1, 33
Pay Equity	37
performance measurement	20
Positive Measures Program	33
<i>Privacy Act</i>	1, 23, 35
Program Integrity	6, 8, 9, 16, 17
Public Service	1, 2, 3, 4, 9, 14, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 37, 43, 47, 51
Public Service Survey	9
Regional Federal Councils	25
risk management	3, 7, 19, 21
risks	4, 8, 16, 18, 20, 26, 27, 28
Service and Innovation	4, 6, 7, 14, 22, 23, 47, 48, 49, 52
Service Canada	6, 7, 23, 49
Service Improvement	4, 7, 22, 23, 24, 25
Shared Systems Agenda	27
Social Union Framework Agreement	11, 20, 21
Sustainable Development	40, 41
Task Force on an Inclusive Public Service	33
Task Force on the Participation of Visible Minorities	33
Universal Classification Standard (UCS)	32, 37

LIST OF FIGURES

Figure 1: Management Board Program – Business Lines and their Objectives	5
Figure 2: The Treasury Board of Canada Secretariat's Organizational chart.....	7
Figure 3: Management Board Program – Planned Spending	15
Figure 4: Management Board Program Planned Spending by Business Line	16
Figure 5: Expenditure Management and Planning – Commitments, Results, and Activities	19
Figure 6: Comptrollership – Commitments, Results, and Activities.....	23
Figure 7: Service and Innovation – Commitments, Results, and Activities	27
Figure 8: Information Management/Information Technology – Commitments, Results, and Activities	31
Figure 9: Human Resources Management – Commitments, Results, and Activities	35
Figure 10: Corporate Administration – Commitments, Results, and Activities	39
Figure 11: Infrastructure Initiative – Commitments, Results, and Activities.....	44
Figure 12: Treasury Board of Canada Secretariat's Sustainable Development Activities for 2000–2001	45
Figure 13: Net Cost of Management Board Program for 2000–2001	47
Figure 14: Management Board's Summary of Transfer Payments	48
Figure 15: Management Board's Source of Respendable and Non-Respendable Revenue	49
Figure 16: Crosswalk mapping 1999–2000 business lines to new structure for 2000–2001	50
Figure 17: Matrix mapping non-statutory votes to new structure 2000-2001	51
Figure 18: Program Spending by Business Line for the Management Board	52
Figure 19: Centrally-administered Funds Transferred to Government Departments	54
Figure 20: Explanation of Financial Changes to Business Lines for the Management Board Program	55
Figure 21: Spending Authorities – Ministry Summary Part II of the Estimates.....	57
Figure 22: Planned Full-time Equivalents (FTEs) by Business Line	58

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Programme du conseil de gestion – Secteurs d'activité et objectifs.....	4
Tableau 2 : L'organigramme du Secrétariat.....	6
Tableau 3 : Programme du conseil de gestion – Dépenses prévues.....	14
Tableau 4 : Programme du conseil de gestion – Dépenses prévues par secteur d'activité.....	15
Tableau 5 : Planification des ressources et gestion des dépenses – Engagements, résultats et activités.....	17
Tableau 6 : Fonction de contrôleur – Engagements, résultats et activités.....	22
Tableau 7 : Service et innovation – Engagements, résultats et activités.....	27
Tableau 8 : Gestion de l'information et technologies de l'information – Engagements, résultats et activités.....	33
Tableau 9 : Gestion des ressources humaines – Engagements, résultats et activités.....	37
Tableau 10 : Administration des services ministériels – Engagements, résultats et activités.....	42
Tableau 11 : Initiative d'infrastructure – Engagements, résultats et activités.....	47
Tableau 12 : Activités de développement durable du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour 2000-2001.....	48
Tableau 13 : Coût net du Programme du conseil de gestion pour 2000-2001.....	51
Tableau 14 : Sommaire des paiements de transfert du conseil de gestion.....	52
Tableau 15 : Provenance des recettes disponibles et des recettes non disponibles du conseil de gestion.....	53
Tableau 16 : Concordance entre les secteurs d'activité pour 1999-2000 et la nouvelle structure prévue pour 2000-2001.....	54
Tableau 17 : Concordance entre les crédits non législatifs et la nouvelle structure prévue pour 2000-2001.....	55
Tableau 18 : Dépenses de programme par secteur d'activité – Conseil de gestion.....	56
Tableau 19 : Fonds affectés aux autres ministères fédéraux.....	57
Tableau 20 : Explication des changements financiers aux secteurs d'activité pour le Programme du conseil de gestion.....	58
Tableau 21 : Autorisations de dépenses – Sommaire du portefeuille, de la Partie II du Budget des dépenses.....	61
Tableau 22 : Équivalents temps plein (ETP) prévus par secteur d'activité.....	62

Administration des services ministériels	2, 5, 15, 40, 41, 51, 55, 58, 60, 62
Amélioration des rapports au Parlement	9, 23
Amélioration des services	4, 25, 27, 28
Budget des dépenses	ii, 1, 16, 17, 18, 23, 59, 62
Cadre de travail pour une saine gestion des ressources humaines	36
Conseil de gestion	55
Conseils fédéraux régionaux	29
Crédit pour éventualités	16, 17
Développement durable	47, 48, 49
Entente-cadre sur l'union sociale	12, 23
Fonction de contrôleur; fonction moderne de contrôleur	9, 40, 42, 48
Fonction publique; milieu de travail exemplaire; sondage mené auprès des employés de la fonction publique; fonction publique inclusive (Groupe de travail sur)	2, 7, 10, 11, 20, 27, 34, 36, 37, 38, 43, 58
Gestion de l'information et technologies de l'information (GI/TI)	2, 4, 30
Gestion des dépenses	16, 17, 21
Initiative d'infrastructure; infrastructure	15, 46, 55, 58
Intégrité des programmes	7, 10, 18, 19
Loi sur l'accès à l'information	1, 27, 41
Loi sur la protection des renseignements personnels	1, 27, 41
Loi sur les langues officielles	1, 38
Mesure du rendement	23
Minorités visibles; Groupe de travail sur la participation des minorités visibles	38
Norme générale de classification (NGC)	37, 43
Partie salariale	43
Pratiques de gestion	20, 22, 35, 36, 43, 47
Prestation des services axée sur les citoyens	7
Prestation électronique des services	32, 49
Programme des mesures positives	38, 57, 58
Programme des mesures positives d'équité en emploi; équité en emploi	38, 43, 57, 58
Programme des systèmes partagés	32
Relations entre les parties patronale et syndicale	37
Responsabilisation	36
Ressources humaines	56
Risques; gestion des risques	2, 9, 21, 24, 48
Service Canada	7, 8, 27, 57
Service et innovation	2, 4, 7, 8, 15, 25, 27, 55, 56, 57, 60, 62
Stratégie d'information financière (SIF)	9, 61

Tableau 22 : Équivalents temps plein (ETP) prévus par secteur d'activité

Secteurs d'activité			
ETP prévus 2002-2003	ETP prévus 2001-2002	ETP prévus 2000-2001	Prévision ETP 1999-2000
138	138	140	127
Gestion et planification des dépenses			
132	132	145	150
Fonction de contrôleur			
39	39	41	56
Service et innovation			
52	57	64	144
Gestion de l'information et technologies de l'information			
278	303	309	340
Gestion des ressources humaines			
261	261	261	252
Administration des services ministériels			
7	—	—	7
Programmes spéciaux			
899	929	959	1 076
Total des ETP prévus			

Tableau 21 : Autorisations de dépenses – Sommaire du portefeuille, de la Partie II du Budget des dépenses

(en milliers de dollars)			
Budget principal	Budget principal	Credit	
des dépenses 1999-2000	des dépenses 2000-2001		
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada			
PROGRAMME DU CONSEIL DE GESTION			
100 785	84 566	1	Dépenses de fonctionnement
37 528	23 668	2	Subventions et contributions
49	52	(L)	Présidente du Conseil du Trésor – Traitement et allocation pour automobile
		(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés
67 158	23 566	5	Eventualités du gouvernement
550 000	550 000	10	Initiatives à l'échelle de l'administration fédérale
24 800	103 421	15	Négociation collective
280 000	81 296	20	Assurance de la fonction publique
819 241	836 558	(L)	Loi sur la mise au point des pensions du secteur public
27 000	29 000	(L)	Loi sur les régimes de retraite particuliers
1 906 631	1 732 177*	Total	

*Ne comprend pas 31 millions de dollars pour les rajustements subséquents.

Secteurs d'activité (suite)		
Prévision	des dépenses	1999-2000
Dépenses	prévues	2000-2001
6. Administration des services ministériels		
Diminution totale de 5,917 millions de dollars des dépenses	30 490	24 573
attribuable principalement au report de 2,993 millions de dollars		
(5 p. 100) en 1998-1999, inclus au Budget supplémentaire des		
dépenses, et à diverses initiatives auxquelles on ne consent plus de		
fonds (2,924 millions de dollars).		
7. Programmes spéciaux (Initiative d'infrastructure)		
Le financement consacré à l'administration de cette initiative sera	844	0
ultérieurement précisé.		
Total des dépenses prévues		1 515 934
		1 763 177

(en milliers de dollars)		
Secteurs d'activité	Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001
1. Gestion et planification des dépenses	499 551	563 029
Augmentation de 63,478 millions de dollars attribuable principalement à l'affectation, en provenance du crédit 5 (Éventualités du gouvernement), d'une somme de 65 millions de dollars en 1999-2000 aux autres ministères fédéraux (voir le tableau 19), laquelle augmentation est compensée par une diminution de 1,522 million de dollars pour une financement ponctuel reçu en 1999-2000 suite à divers examens ministériels des ressources disponibles et divers autres rajustements.		
2. Fonction de contrôle	23 063	52 565
Augmentation de 29,502 millions de dollars attribuable à l'affectation d'une somme de 29,96 millions de dollars en 1999-2000 pour diverses initiatives à l'échelle de l'administration publique relativement à la modernisation de la fonction de contrôleur et à la SIF (voir tableau 19), compensée par divers autres rajustements (458 000 \$).		
3. Service et innovation	9 269	6 776
Le secteur d'activité Service et innovation prévoit une diminution de 2,493 millions de dollars de ses dépenses en raison de la péremption des ressources de Service Canada.		
4. Gestion de l'information et technologies de l'information	26 438	88 348
Augmentation de 61,91 millions de dollars attribuable principalement à l'affectation de 80 millions de dollars pour le Gouvernement en ligne, compensée par la fin du projet de l'An 2000 (12,348 millions de dollars) et par une diminution de fonds consacrés à l'initiative stratégique Infrastructure de la gestion de l'information et des technologies de l'information du gouvernement du Canada (5,742 millions de dollars).		
5. Gestion des ressources humaines	926 279	1 027 886
Augmentation de 101,607 millions de dollars attribuable principalement à une augmentation de 93,942 millions de dollars pour compenser les ministères et les organismes au titre des conventions collectives en 2000-2001, à une augmentation de 19,297 millions de dollars pour les coûts reliés à la santé, dont l'implantation du nouveau Régime de soins dentaires des pensionnés, à une augmentation de 13,532 millions de dollars transférés du Crédit 10 aux ministères pour des initiatives à l'échelle de l'administration fédérale (Équité en emploi/Programme de mesures positives) (voir tableau 19). Ce montant total est compensé par une réduction des dépenses pour le Programme de stages pour jeunes (15,36 millions de dollars), pour la Norme générale de classification (4 millions de dollars), le système partagé des ressources humaines (1,755 million de dollars) et divers autres rajustements (4,049 millions de dollars).		

Tableau 19 : Fonds gérés par l'administration centrale transférés aux ministères fédéraux

(en milliers de dollars)

Prévision des dépenses 1999-2000	Crédit 5 – Éventualités du gouvernement	
	Gestion et planification des dépenses	Affectations projetés de fonds aux autres ministères fédéraux
550 000		(65 000)
485 000		Solde du crédit 5
Crédit 10 – Initiatives à l'échelle de l'administration fédérale		
	Fonction de contrôle	
29 260	Service et innovation	
4 083	Gestion des ressources humaines	
16 000	Total	
49 343		Affectations projetés de fonds aux autres ministères fédéraux
(49 343)		Solde du crédit 10
Crédit 15 – Négociation collective		
	Ressources humaines	
634 416		Affectations projetés de fonds aux autres ministères fédéraux
(634 416)		Solde du crédit 15
–		

Tableau 18 : Dépenses de programme par secteur d'activité - (Conseil de gestion)

[illegible]

Comprend le Budget principal des dépenses de 1999-2000 et les budgets supplémentaires des dépenses (A) et (B).
Fonds gérés par l'administration centrale – Les crédits 5, 10 et 15 relient l'affectation de fonds projetés aux autres ministères pour 1999-2000 (voir le tableau 19).
Nota : Chacun des crédits comprend une partie des contributions statutaires au titre des régimes de prestations

Tableau 17: Concordance entre les crédits non législatifs et la nouvelle structure prévue pour 2000-2001

(en milliers de dollars)

Secteurs d'activité – Crédit	Programme du conseil de gestion							Total Anciens secteurs d'activité
	Gestion de planification des dépenses	Fonction de contrôleur	Service et Innovation	GI/TTI	Gestion des ressources humaines	Administration des services ministériels	Programmes spéciaux	
Crédit 1								
Dépenses de fonctionnement	13 029	17 315	3 905	8 338	30 478	24 573	–	97 638
Crédit 2								
Subventions et contributions	–	–	–	10	23 658	–	–	23 668
Crédit 5								
Éventualités du gouvernement	550 000	–	–	–	–	–	–	550 000
Crédit 10								
Initiatives à l'échelle de l'administration fédérale	–	35 250	2 871	80 000	14 200	–	–	132 321
Crédit 15								
Négociation collective	–	–	–	–	93 942	–	–	93 942
Crédit 20								
Assurances de la fonction publique	–	–	–	–	865 608	–	–	865 608
Total du secteur d'activité	563 029	52 565	6 776	88 348	1 027 866	24 573	–	1 763 177

Partie VI : Autres renseignements

Tableau 16 : Concordance entre les secteurs d'activité pour 1999-2000 et la nouvelle structure prévue pour 2000-2001

NOUVEAU / ANCIEN	Programme du conseil de gestion						Total Anciens secteurs d'activité
	Gestion et planification des dépenses	Fonction de contrôleur	Service et Innovation	GI/TI	Gestion des ressources humaines	Administration des services ministériels	Programmes spéciaux
Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique							
Planification des ressources et gestion des dépenses	10 627	-	3 254	-	-	-	13 881
Gestion des ressources humaines	-	-	-	-	54 136	400	54 536
Fonction de contrôleur	227	17 315	-	-	-	-	17 542
Gestion de l'information et des technologies de l'information	626	-	651	8 348	-	-	9 625
Administration des services ministériels	1 549	-	-	-	-	24 173	25 722
Travaux d'infrastructure Canada	-	-	-	-	-	-	-
Programmes des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale							
Éventualités du gouvernement	550 000	-	-	-	-	-	550 000
Initiatives à l'échelle de l'administration fédérale	-	35 250	2 871	80 000	14 200	-	132 321
Négociation collective	-	-	-	-	93 942	-	93 942
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance							
Assurances de la fonction publique	-	-	-	-	836 558	-	836 558
Pensions de la fonction publique	-	-	-	-	29 050	-	29 050
Total – Nouveaux secteurs d'activité	563 029	52 565	6 776	88 348	1 027 886	24 573	1 763 177

(en milliers de dollars)

Tableau 15 : Provenance des recettes disponibles et des recettes non disponibles du conseil de gestion

<i>Recettes disponibles</i>				
(en milliers de dollars)				
Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003	
Recouvrement des coûts des initiatives partagées	1 200	700	700	
Gestion des ressources humaines – Assurances de la fonction publique	56 585	131 007	133 507	
Total des recettes disponibles	57 785	114 346	131 707	134 207
<i>Recettes non disponibles</i>				
(en milliers de dollars)				
Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003	
Recettes tirées des droits de stationnement	7 206	7 200	7 200	
Total des recettes non disponibles	7 206	7 200	7 200	7 200
Total des recettes disponibles et non disponibles				
64 991	121 546	138 907	141 407	

Tableau 14 : Sommaire des paiements de transfert du conseil de gestion

(en milliers de dollars)				
	Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Subventions				
Sans objet				
Contributions				
Gestion de l'information et technologies de l'information				
Fondation canadienne pour la vérification intégrée	10	10	10	10
Gestion des ressources humaines				
Programme de stages pour les jeunes	36 018	23 658	20 000	20 000
Assurances de la fonction publique	244	244	244	244
Pensions de la fonction publique	70	50	40	30
Administration des services ministériels	—	—	—	—
Total des contributions	36 342	23 962	20 294	20 284
Total des paiements de transfert	36 342	23 962	20 294	20 284

Partie V : Renseignements financiers

Tableaux financiers

Tableau 13 : Coût net du Programme du conseil de gestion pour 2000-2001

(en milliers de dollars)

Dépenses	
Dépenses brutes prévues (budgétaire du Budget principal des dépenses et modifications subséquentes, sauf les recettes disponibles)	1 877 523
Plus : Services reçus gratuitement	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	7 661
Contributions de l'employeur aux primes et aux coûts des régimes d'assurance des employés payés par le Secrétariat	3 138
Indemnisation des victimes d'accidents du travail fournie par Développement des ressources humaines Canada	—
Traitement et dépenses liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	2 101
	1 890 423
Moins : Recettes disponibles	114 346
Moins : Recettes non disponibles	7 200
Coût total en 2000-2001	1 768 877

<p>Intégration des principes du développement durable au recours accru aux technologies de l'information</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faire de la prestation électronique des services le mode de prestation privilégié en : <ol style="list-style-type: none"> 1. établissant une Infrastructure à clé publique pour améliorer encore davantage la prestation électronique des services tout en tenant compte des préoccupations liées à la sécurité et à la protection des renseignements personnels; 2. continuant à aider les ministères et les organismes à accroître le nombre de renseignements, de rapports et de formules disponibles en ligne. • Fixer des normes de GI/TI afin d'assurer l'accessibilité des textes électroniques et des renseignements consignés dans les bases de données. 	<p>Intégration des principes du développement durable dans des activités ministérielles respectueuses de l'environnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer de saines pratiques environnementales aux activités courantes du Secrétaire, y compris l'acquisition de produits et services, la gestion du parc automobile et, en collaboration avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, la gestion des déchets, de l'eau et de la consommation d'énergie dans les locaux occupés par le Secrétaire. • Continuer de sensibiliser le plus possible les employés à l'environnement en révisant les communications et les programmes sur l'environnement pour qu'ils reflètent les pratiques actuelles du Secrétaire.
---	---	---	---

Intégration des principes du développement durable à la mise en œuvre de la fonction moderne de contrôleur

- Participer à l'étude et à l'élaboration d'une démarche fédérale commune pour gérer les lieux contaminés placés sous la garde du gouvernement fédéral.
- Elaborer, en collaboration avec d'autres ministères, une politique de justification et de présentation des coûts et des responsabilités en ce qui concerne les lieux contaminés qui relèvent du gouvernement fédéral ou sont placés sous sa responsabilité.
- Faciliter l'application de la méthode de comptabilité d'exercice afin que les ministères, les gestionnaires et les utilisateurs finals puissent connaître les coûts environnementaux se rattachant à la conservation de biens en stock (comme les frais de chauffage) et afin de promouvoir la méthode d'acquisition juste à temps.
- Concevoir, en collaboration avec les ministères, un cadre de gestion des risques pour l'ensemble de l'administration fédérale afin de régler de façon systématique et intégrée les questions se rapportant aux risques. Une fois adopté, ce cadre contribuera à l'atteinte des objectifs du développement durable.
- Intégrer les rapports sur le rendement à la prestation des services, à l'analyse des politiques, à la planification des activités et à la responsabilisation à l'échelle de l'administration fédérale et donner des conseils sur les mesures du rendement applicables au développement durable.
- Appuyer et promouvoir l'examen des principaux programmes horizontaux de l'administration fédérale et veiller à ce que les critères et processus d'examen tiennent compte des principes du développement durable.
- Examiner les rapports ministériels sur le rendement et les rapports sur les plans et les priorités et donner des conseils sur les mesures du rendement applicables au développement durable.

Partie IV : Initiatives horizontales

Stratégie de développement durable

En 2000-2001, le Secrétariat continuera à mettre en œuvre la Stratégie de développement durable qu'il a adoptée en 1997 et mettra à jour sa stratégie pour les années 2001 à 2003, qui doit être déposée au Parlement d'ici le 31 décembre 2000. Les engagements et les travaux nécessaires pour achever la mise en œuvre de la stratégie de 1997 en 2000-2001 sont les suivants :

Tableau 1.2 : Activités de développement durable du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour 2000-2001

<p><i>Dans les efforts qu'il déploie pour promouvoir le développement durable, le Secrétariat s'engage à exercer les activités suivantes :</i></p>	<p>Intégration des principes du développement durable aux pratiques de gestion des ressources humaines</p>
<ul style="list-style-type: none">• Veiller à ce que les principes du développement durable soient pris en considération lors de l'élaboration et de l'examen des lois, des politiques et des procédures liées aux ressources humaines.• Intégrer les concepts du développement durable aux critères de classification des postes.• Faire connaître aux ministères et aux organismes les avantages qu'offrent, sur le plan du développement durable, des régimes de travail souples tels que le télétravail et l'horaire variable.• Veiller à ce que le Secrétariat encourage une culture de gestion qui est imprégnée des valeurs du développement durable.	

G2. Principaux engagements en matière de résultats, résultats attendus, activités connexes

Tableau 11 : Initiative d'infrastructure – Engagements, résultats et activités

Objectif/Principal engagement en matière de résultats :

Amélioration des infrastructures matérielles grâce à des investissements accrus dans les régions urbaines et rurales, afin de créer une économie dynamique et de maintenir la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
<p>D'ici décembre 2000, conclure avec les provinces et les territoires des ententes de partenariat entre les trois paliers de gouvernement et le secteur privé</p> <p>D'ici avril 2001, établir un système permettant de suivre la mise en œuvre, l'exécution et les résultats des ententes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Travailler, de concert avec les partenaires, à l'établissement de principes, d'objectifs et de paramètres financiers communs pour les investissements à effectuer dans les infrastructures matérielles. • Suivre les progrès réalisés pendant la durée des ententes et surveiller les projets en collaboration avec les partenaires.

G. Programmes spéciaux – Infrastructure

(en milliers de dollars)

Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
844	—*	—*	—*
7	—	—	—
Équivalents temps plein			

* Le financement consacré à l'administration de cette initiative sera ultérieurement précisé.

G1. Description du secteur d'activité

À mesure qu'évolue le rôle du conseil de gestion, le Secréariat se verra confier la responsabilité de programmes et d'initiatives à caractère horizontal qui sont de courte durée et ne font pas partie de ses secteurs d'activité traditionnels.

Pendant la période de planification, le Secréariat sera chargé de surveiller l'exécution d'un nouveau programme d'infrastructure matérielle qui permettra d'effectuer des investissements stratégiques dans les infrastructures environnementales municipales et dans d'autres domaines tels que les transports, le tourisme, les télécommunications, la culture, la santé et la sécurité.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Services juridiques (suite)	
	<ul style="list-style-type: none">• Plaider des causes devant la Commission des relations de travail dans la fonction publique et d'autres tribunaux administratifs, la Section de première instance de la Cour fédérale, la Cour d'appel fédérale et la Cour suprême du Canada afin d'appuyer le Conseil du Trésor dans son rôle d'employeur de la fonction publique du Canada.

Principales activités de soutien	Résultats attendus/ Objectifs
Services ministériels – Mise en œuvre de saines pratiques de gestion des ressources humaines en conformité avec le Cadre de gestion des ressources humaines du Secrétariat	
<ul style="list-style-type: none"> • Convertir tous les postes et leurs titulaires à la NGC en fonction du calendrier des négociations collectives, au cours de l'exercice 2000-2001. • Mettre en œuvre le plan d'action relatif aux langues officielles du Secrétariat en 2000-2001, et mener ensuite des activités à l'appui de cette initiative. • Mettre en œuvre le plan d'action relatif à l'équité en emploi en 2000-2001, et mener ensuite des activités à l'appui de cette initiative. • Traiter tous les paiements de parité salariale d'ici avril 2001. • Dresser et mettre en œuvre un plan d'action en 2000-2001 afin que le Secrétariat puisse se préparer à adopter le nouveau régime de rémunération conditionnelle des cadres qui est fondé sur les accords sur le rendement. 	<p>En 2000-2001, les initiatives suivantes de gestion des ressources humaines qui visent l'ensemble de l'administration fédérale seront mises en œuvre au Secrétariat :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Norme générale de classification (NGC) • Langues officielles • Équité en emploi • Parité salariale • Programme de gestion du rendement des cadres
<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des avis, des services et un appui soutenu aux gestionnaires des ministères au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de saines pratiques de gestion des ressources humaines. L'objectif visé est l'établissement de pratiques qui sont conformes au Cadre de gestion des ressources humaines du Secrétariat et qui répondent aux besoins du Secrétariat et donnent suite aux résultats du sondage mené auprès des employés de la fonction publique et d'autres consultations effectuées auprès des employés. 	<p>Le Secrétariat offre un milieu de travail de plus en plus favorable et enrichissant</p>
Services juridiques	
<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des avis juridiques judiciaires et éclairés au Conseil du Trésor et à la présidente en ce qui a trait à leurs pouvoirs et attributions, ainsi qu'au Secrétariat à titre d'organisme central. 	<p>Prestation de conseils et de services juridiques appropriés et opportuns</p>

Principales activités de soutien	Résultats attendus/ Objectifs
Services ministériels – Renouvellement du cadre de gestion et de planification	
<ul style="list-style-type: none"> • Révision de toutes les conventions comptables en vue de l'adoption de la méthode de comptabilité d'exercice pour toutes les opérations d'ici le 1^{er} avril 2001. • L'un des éléments clés de la SIF est l'obligation pour les ministères de capitaliser et d'amortir leurs immobilisations corporelles et incorporelles d'une valeur de plus de 10 000 \$. En 2000-2001, les Services ministériels entreprendront l'évaluation de toutes les immobilisations afin d'identifier celles qui valent plus de 10 000 \$. • Un examen des systèmes et des politiques a été amorcé pour les besoins de la SIF en partenariat avec certaines ministères dans le cadre d'un projet de systèmes partagés en vue d'apporter les modifications nécessaires aux logiciels en avril 2000. • Les Services ministériels évaluent actuellement les effets de la SIF sur les gestionnaires et d'autres employés, et ils élaboreront une stratégie de communication et de formation pour appuyer la mise en œuvre de la SIF au Secrétariat en 2000-2001. 	<p>Mise en œuvre de la SIF au Secrétariat d'ici avril 2001</p>
<ul style="list-style-type: none"> • En 2000-2001, un plan d'action sur la modernisation de la fonction de contrôleur sera établi d'après des priorités fixées par la haute direction. Ce plan d'action, dont la mise en œuvre s'échelonnera jusqu'en 2003, cherchera à intégrer les initiatives en cours à celles de la fonction moderne de contrôleur. • En 2000-2001, un projet pilote lié à la fonction moderne de contrôleur sera réalisé en vue d'établir un cadre de planification et de rapport exhaustif et intégré pour le Secrétariat. Il sera mis à l'essai de façon restreinte dans le secteur Services ministériels pour être ensuite appliqué à l'échelle du Secrétariat d'ici 2003. 	<p>À l'automne 2001, des progrès appréciables auront été accomplis en vue de la mise en œuvre du plan ministériel de modernisation de la fonction de contrôleur. Ce plan sera fondé sur les résultats de l'évaluation de la capacité effectuée au cours de l'exercice 1999-2000</p>

F2. Principaux engagements en matière de résultats, résultats attendus, activités connexes

Tableau 10 : Administration des services ministériels - Engagements, résultats et activités

Objectif/Principal engagement en matière de résultats :
Des services ministériels efficaces pour aider tous les secteurs de programme et leurs secteurs d'activité à atteindre leurs objectifs

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien	Communications et services exécutifs
Les réunions du Conseil du Trésor témoignent des priorités du gouvernement et du rôle de conseil de gestion du gouvernement qui lui a été attribuée	<ul style="list-style-type: none"> Fournir aux ministres du Conseil du Trésor des renseignements exacts au moment opportun, afin de les aider à prendre leurs décisions. Coordonner tous les préparatifs nécessaires à la tenue des réunions du Conseil de façon à optimiser l'emploi du temps des ministres et à assurer une présentation cohérente des questions dont il est saisi. 	<ul style="list-style-type: none"> Fournir un appui logistique à la présidente et au secrétaire et veiller à ce qu'ils soient informés adéquatement des questions qui les touchent. Donner des avis et des conseils stratégiques judicieux en matière de communications aux directions, aux secteurs et aux cabinets du secrétaire et de la présidente. Elaborer des stratégies, des plans et des produits de qualité supérieure pour les communications internes et externes, de sorte que les messages du Secrétariat puissent être communiqués clairement, exactement et efficacement.
Le présidente et le secrétaire reçoivent, au moment opportun, les renseignements exacts dont ils ont besoin pour s'acquitter de leurs responsabilités à l'égard du Conseil du Trésor et des affaires parlementaires et pour traiter efficacement avec le Bureau du Conseil privé, les autres ministères et les organismes non gouvernementaux	<ul style="list-style-type: none"> Fournir le leadership, les conseils et les services de coordination nécessaires à l'application de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels au Secrétariat. 	Les renseignements que demandent les Canadiens et les Canadiennes leur sont fournis rapidement

F. Administration des services ministériels

(en milliers de dollars)

Prévision des dépenses	Dépenses 2000-2001 prévues	Dépenses 2001-2002 prévues	Dépenses 2002-2003 prévues
Activités du Secrétaire	30 490	24 573	23 591
Fonds gérés par l'administration centrale	—	—	10 000
Dépenses prévues	30 490	24 573	23 591
Equivalents temps plein	252	261	261

F1. Description du secteur d'activité

Le secteur d'activité Administration des services ministériels du Secrétaire englobe les cabinets du président, du secrétaire et contrôleur général et du sous-secrétaire. Il fournit des services d'orientation et de conseil aux niveaux exécutif et ministériel, ainsi que des services juridiques et d'affaires publiques et des services ministériels de soutien administratif et de gestion des ressources financières, humaines et informatiques. À ce titre, les responsables des différents secteurs de l'Administration des services ministériels doivent bien connaître les priorités de leurs clients respectifs et s'efforcer de les respecter.

Ce secteur d'activité est composé de trois secteurs de service : Communications et services exécutifs, Services juridiques et Services ministériels.

Le secteur des Services ministériels est responsable de la mise en œuvre de la fonction moderne de contrôleur et de la SIF au sein du Secrétaire.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Un effectif durable (suite)	
<p>Les employés se voient offrir l'occasion d'apprendre continuellement et d'exercer un leadership</p>	<ul style="list-style-type: none"> Continuer d'organiser des activités de formation et d'apprentissage pour tous les employés et d'appuyer de telles activités.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Un milieu de travail stimulant (suite)	
<p>Milieu de travail valorisant la diversité et propice à l'utilisation des deux langues officielles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser davantage les institutions fédérales à leurs responsabilités à l'égard des langues officielles et réaliser par la suite des sondages afin de mesurer la satisfaction des employés quant à l'utilisation de leur première langue officielle au travail, en collaboration avec les ministères et les organismes. • Développer la capacité d'atteindre les objectifs de l'équité en emploi en ayant recours à des ateliers, à des travaux de formation et au Programme des mesures positives d'équité en emploi. • Donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur la participation des minorités visibles et aux activités du Groupe de travail sur une fonction publique inclusive. 	<ul style="list-style-type: none"> • Appuyer le développement des communautés minoritaires de langue officielle et promouvoir leur place dans la société canadienne (article 41 de la Loi sur les langues officielles).
Un effectif durable	
<p>Capacité de maintenir en poste, de perfectionner et de recruter des employés qui ont les compétences nécessaires pour répondre aux besoins des Canadiens et des Canadiennes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir des stratégies adéquates de recrutement et de maintien en poste en fonction des besoins opérationnels et d'après une analyse démographique. • Faire prendre conscience aux gestionnaires qu'ils ont un rôle important à jouer dans le recrutement, le perfectionnement et le maintien en poste d'un effectif efficace et représentatif, en ayant recours à des outils tels que des trousseaux d'apprentissage virtuel, des publications et des guides à l'intention des gestionnaires, et à des initiatives comme le Programme des mesures positives d'équité en emploi. • Veiller à ce que les employés aient facilement accès, par Internet, à l'information sur les avantages sociaux et les politiques et puissent avoir ainsi une vue d'ensemble des avantages qui leur sont offerts. 	

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Un effectif productif (suite)	
<p>Lancement d'une série de réformes visant la gestion des ressources humaines</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commencer à se servir de la Norme générale de classification (NGC) comme catalyseur de changement. • Continuer à négocier avec les agents négociateurs des mesures visant à rationaliser et à moderniser les conventions collectives (p. ex., conditions propices à la vie familiale) de manière à promouvoir un milieu de travail productif et favorable. • Moderniser le Conseil national mixte de façon à améliorer les relations entre les parties patronale et syndicale, en collaboration avec les syndicats. • Appliquer de nouvelles dispositions législatives visant à moderniser le régime de retraite, y compris l'investissement des actifs du régime sur les marchés et la communication de renseignements améliorés aux participants au régime. 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuer de négocier l'ajout, dans les conventions collectives, de dispositions visant à résoudre des problèmes particuliers de recrutement et de maintien en poste. • Développer la capacité de mener des recherches sur les traitements afin de faciliter les comparaisons avec le marché du travail.
<p>Structure de rémunération globale à la mesure de nos moyens et favorisant le recrutement et le maintien en poste des employés de la fonction publique</p>	
Un milieu de travail stimulant	
<p>Milieu propice au bien-être des employés et à l'obtention de résultats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concevoir des programmes d'avantages sociaux concurrentiels, abordables et plus modernes (voyages, réinstallation, logement de l'État, soins dentaires, assurance-invalidité, soins de santé, etc.) et mettre en place un régime de soins dentaires pour les retraités. • Cerner les occasions d'améliorer les politiques et les initiatives visant à améliorer le milieu de travail, en tenant compte des ressources disponibles. • Appuyer et coordonner les efforts déployés à l'échelle de l'administration fédérale pour donner suite aux résultats du sondage mené auprès des employés de la fonction publique en 1999. 	

E2. Principaux engagements en matière de résultats, résultats attendus, activités connexes

Tableau 9 : Gestion des ressources humaines – Engagements, résultats et activités

Objectif/Principal engagement en matière de résultats :

Une fonction publique qui est axée sur les résultats et fondée sur les valeurs, et qui est représentative, vouée à l'apprentissage et qui se veut la meilleure au monde

Résultats attendus/ Objectifs		Principales activités de soutien	
Une fonction publique bien dirigée			
Amélioration du rendement	• Promouvoir le recours accru au Cadre de travail pour une saine gestion des ressources humaines pour faire en sorte que la planification des ressources humaines appuie les objectifs stratégiques.		
Responsabilisation accrue des cadres	• Poursuivre la mise en œuvre des recommandations du Comité consultatif sur le maintien en poste du personnel de direction, y compris les accords sur la gestion du rendement.	Un effectif qui repose sur des valeurs	
Orientations stratégiques du gouvernement et obtention des résultats témoignant des valeurs primordiales de la fonction publique		<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir, comprendre et accepter les valeurs de la fonction publique en faisant le suivi, de concert avec les ministères, des initiatives lancées à la suite du sondage mené auprès des employés dans la fonction publique en 1999. • Diriger et promouvoir les échanges sur les valeurs et l'éthique professionnelle dans la fonction publique fédérale. 	Un effectif productif
Le moins de perturbations possible de manière à favoriser des relations de travail positives tout en respectant les paramètres financiers		<ul style="list-style-type: none"> • Maximiser et exploiter les occasions de consulter tous les principaux intéressés, en particulier les agents négociateurs, afin de trouver des solutions satisfaisantes aux principaux problèmes qui ont trait au milieu de travail et à la gestion des ressources humaines. 	

respectant les lois et les normes déontologiques ainsi que les valeurs élevées de la fonction publique.

Afin d'appuyer le conseil de gestion, le Secrétaire s'emploie à obtenir des résultats dans cinq grands domaines : leadership, valeurs, productivité, milieu de travail stimulant et durabilité. Diverses études démontrent qu'investir dans les personnes en instaurant d'excellentes pratiques de gestion des ressources humaines dans ces domaines contribue à accroître la satisfaction des employés et la productivité en général.

Les fonds gérés par l'administration centrale, qui représentent la plus grande partie des ressources de ce secteur d'activité, comprennent les éventualités pour la négociation collective, le Fonds d'assurance de la fonction publique et l'initiative

pangouvernementale du programme de stages pour les jeunes.

E. Gestion des ressources humaines

(en milliers de dollars)

Dépenses	Dépenses	Dépenses	Prévision
2002-2003	2001-2002	2000-2001	1999-2000
46 537	48 530	54 136	79 968
1 064 863	1 019 788	973 750	846 311
1 111 400	1 068 318	1 027 886	926 279
278	303	309	340

* Comprend le Fonds d'assurance de la fonction publique, la négociation collective et le programme de stages pour les jeunes.

E1. Description du secteur d'activité

Pour mettre l'accent sur les citoyens et les résultats, le gouvernement devra pouvoir compter sur les efforts soutenus d'un effectif professionnel et motivé dans la fonction publique. Une saine gestion des ressources humaines donne aux Canadiens et aux Canadiennes l'assurance que le travail est accompli par des personnes qui sont compétentes et bien appuyées par les gestionnaires. Aucun des éléments du programme de gestion du changement du gouvernement ne peut être réalisé sans une gestion efficace des ressources humaines dans tous les ministères et les organismes fédéraux.



Dans le cadre de son secteur d'activité Gestion des ressources humaines, le Secrétariat fournit aux ministères les outils et l'appui nécessaires pour moderniser la gestion des ressources humaines dans l'administration fédérale. Il travaille en partenariat avec les ministères, et avec plusieurs autres organismes ayant des responsabilités à l'égard de la gestion des ressources humaines, y compris la Commission de la fonction publique du Canada, le Centre canadien de gestion et le Bureau du Conseil privé. Il travaille aussi en étroite collaboration avec les syndicats et avec des partenaires du savoir et des groupes d'intérêt à l'extérieur de l'administration fédérale.

Le Secrétariat cherche avant tout à aider les ministères et les organismes à faire de la fonction publique fédérale un milieu de travail exemplaire où les employés peuvent servir efficacement les Canadiens et les Canadiennes.

Dans un tel milieu, les employés accomplissent un travail stimulant et se sentent libres d'exercer leurs droits grâce à un environnement favorable. L'effectif est représentatif de la société canadienne et de sa dualité linguistique. Les employés ont l'occasion d'exercer un leadership à tous les niveaux et de diverses façons. Dans ce milieu de travail exemplaire, ce sont les résultats qui comptent le plus, résultats que l'on obtient en

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Adoption réussie d'un cadre de gouvernance intégré de la GI/TI pour gérer les risques, orienter les investissements et fixer des normes (suite)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborer et mettre en œuvre un régime d'acquisition de technologies de l'information afin de faciliter l'exécution des programmes en faisant l'acquisition de biens et de services de GI/TI de façon plus rapide et plus économique. • Etablir des partenariats avec les principaux intervenants, dont les ministères, le secteur privé et les collectivités professionnelles. • Donner des conseils stratégiques et opérationnels aux hauts fonctionnaires et aux ministres du Conseil du Trésor.
Efficetif en GI/TI de niveau mondial	
<p>Le gouvernement est constamment considéré comme un employeur de choix grâce à un effectif qui contribue à la promotion de la prestation électronique de services axée sur les citoyens</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Etablir et adopter un cadre de renouvellement des ressources humaines pour le recrutement, la formation et le maintien en poste des professionnels du secteur des technologies de l'information. • Concevoir et exécuter des programmes d'apprentissage et de perfectionnement professionnel pour les cadres et les gestionnaires de la GI/TI, les gestionnaires de projet et d'autres gestionnaires. • Elaborer et diffuser des lignes directrices, des systèmes et des outils en matière de perfectionnement professionnel. • Etablir des stratégies visant à faciliter la gestion du changement et l'acquisition des compétences requises pour aider la fonction publique à passer à l'ère numérique (gouvernement en ligne).

Objectif/Principal engagement en matière de résultats :

Utilisation stratégique de la GI/TI pour offrir des services gouvernementaux abordables, sûrs et adaptés aux besoins des citoyens

Résultats attendus/ Objectifs		Principales activités de soutien
Infrastructure stratégique de la GI/TI pour transiger en toute sécurité avec les citoyens et le secteur privé		
<ul style="list-style-type: none"> D'ici la fin de 2004, accès électronique uniforme à l'information et aux services de l'Etat et confiance accrue du public dans la fiabilité, la sécurité et l'accessibilité des services électroniques du gouvernement 	<ul style="list-style-type: none"> Elaborer un cadre global pour appuyer et surveiller les progrès accomplis en ce qui concerne l'accès en direct au gouvernement et la prestation électronique des services. Elaborer un cadre stratégique offrant une approche durable pour la gestion et la mise en œuvre d'une infrastructure de GI/TI sûre dans l'administration fédérale. Construire et soutenir une Infrastructure à clé publique abordable tout en assurant un accès électronique uniforme à l'information et aux services de l'Etat, compte tenu des préoccupations liées à la sécurité et à la protection des renseignements personnels. Rationaliser les systèmes administratifs du gouvernement fédéral en comptant sur le succès du programme des systèmes partagés. 	Adoption réussie d'un cadre de gouvernance intégré de la GI/TI pour gérer les risques, orienter les investissements et fixer des normes
		<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la gestion des investissements en GI/TI et du taux de réussite des projets de GI/TI dans toute l'administration fédérale Etablir et promouvoir des méthodes et des outils pour orienter les investissements et gérer les risques associés aux projets de GI/TI. Mettre en place et promouvoir un cadre stratégique de GI/TI afin d'améliorer la gestion des investissements en GI/TI.

Enfin, le recrutement de professionnels en GI/TI dans un marché de travail restreint et leur maintien en poste sont l'une des grandes priorités du gouvernement du Canada. Le secteur d'activité GI/TI aura pour mandat de continuer à mettre en œuvre des initiatives de recrutement, de perfectionnement et de maintien en poste pour les cadres et les professionnels du secteur des technologies de l'information et les travailleurs du savoir, afin de maintenir un effectif en GI/TI de niveau mondial.

D. Gestion de l'information et technologies de l'information (GI/TI)

(en milliers de dollars)

Dépenses	Dépenses	Dépenses	Prévision
2002-2003	2001-2002	2000-2001	des dépenses 1999-2000
5 121	5 939	8 348	26 438
—	80 000	80 000	—
5 121	85 939	88 348	26 438
52	57	64	144
Equivalents temps plein			

D1. Description du secteur d'activité

Le but de ce secteur d'activité consiste à fournir une orientation et un leadership stratégiques en ce qui concerne le recours à la GI/TI pour améliorer l'accès du public aux services de l'État, pour gérer les risques, pour orienter les investissements, et pour atteindre les objectifs de renouvellement de la fonction publique qui ont trait aux professionnels de la GI/TI.

Afin que le Canada puisse conserver au XXI^e siècle sa réputation de chef de file mondial dans le domaine de la gouvernance moderne fondée sur la gestion et les technologies de l'information, le Secrétaire a exposé un ambitieux programme dans les *Orientations stratégiques de la gestion de l'information* et de la technologie de l'information au gouvernement (http://www.ubs-sct.gc.ca/Pubs_pol/ciopubs/TB_OIMP/sdmit_f.html). Ce programme réitére l'engagement du gouvernement de mettre en œuvre un cadre de gestion amélioré pour les technologies de l'information dans l'administration fédérale afin d'augmenter le rendement des investissements, d'accroître le taux de réussite des projets et de minimiser les risques. Il explique également les initiatives visant à remanier le régime d'acquisition de technologies de l'information du gouvernement, lequel servira à appuyer les exigences opérationnelles de l'exécution des programmes.

Une infrastructure gouvernementale sûre et intégrée est nécessaire pour offrir à la population un accès électronique uniforme à l'information et aux services. Cette infrastructure définira des politiques, des normes d'information, des réseaux, des télécommunications et des systèmes qui sont communs ou s'appliquent à l'ensemble de l'administration fédérale. Elle protégera également la vie privée des Canadiens et des Canadiennes en assurant la sécurité de leurs renseignements dans un environnement électronique. Les initiatives importantes en GI/TI seront réalisées en étroite collaboration avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et d'autres intervenants clés.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Organisations fédérales mieux adaptées aux besoins des citoyens, plus innovatrices et efficaces et davantage axées sur le service (suite)	
Reconnaître les organisations publiques qui réussissent à améliorer continuellement le service et la satisfaction des clients	<ul style="list-style-type: none"> Examen de la possibilité d'établir un régime de récompenses pour souligner les réalisations exceptionnelles des organisations au chapitre de l'amélioration des services.
Centre d'excellence et leadership en ce qui concerne l'innovation, le rendement organisationnel et l'amélioration des services	
Créer un centre de coordination et d'intégration pour le programme de prestation des services du gouvernement et donner l'élan nécessaire à l'amélioration et au changement	<ul style="list-style-type: none"> Création, promotion et gestion de plates-formes interministérielles et intergouvernementales pour favoriser l'innovation et le changement.
Offrir une source de renseignements et d'avis aux ministères et aux organismes sur l'innovation, le rendement organisationnel et l'amélioration des services	<ul style="list-style-type: none"> Elaboration et diffusion de cadres, d'outils et de pratiques nouvelles en ce qui concerne la prestation des services, l'innovation et l'efficacité organisationnelle dans le secteur public, en collaboration et en partenariat avec les principaux ministères et organismes offrant des services.
Gérer de façon stratégique les relations et les programmes internationaux du Secrétariat de manière à créer une ouverture sur le renouvellement et l'innovation dans le secteur public international	<ul style="list-style-type: none"> Coordination de programmes pour quelque 80 délégations invitées; suivi et analyse des initiatives des administrations publiques d'autres pays; soutien d'un projet pilote de coordination interministérielle de l'expertise du secteur public sur la scène internationale; et gestion de l'adhésion du Secrétariat à des organisations internationales et des accords bilatéraux conclus avec ces organisations.
Fournir des services de secrétariat et de liaison à dix conseils fédéraux régionaux	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement d'un point de contact central et d'un réseau pour les communications entre les conseils fédéraux généraux et les organismes centraux et entre les conseils fédéraux; gestion des préparatifs entourant la tenue de trois réunions annuelles des présidents des conseils et de deux réunions annuelles des gestionnaires des conseils; prestation de conseils stratégiques et de conseils de gestion, au besoin.

Principales activités de soutien	Résultats attendus/ Objectifs
Satisfaction accrue des citoyens à l'égard des services de l'État (suite)	
<ul style="list-style-type: none"> Utilisation d'une approche progressive avec les ministères et les organismes, en commençant par les principaux ministères et organismes de service. 	<p>Poursuivre les progrès réalisés relativement aux plans d'amélioration des services fondés sur les attentes des citoyens et des clients, pour tous les ministères et organismes</p>
<ul style="list-style-type: none"> Suivi stratégique des progrès accomplis par les ministères en vue d'améliorer la prestation des services, au moyen d'un processus annuel de planification et de rapport. 	<p>Présenter un rapport annuel sur le rendement dans l'administration fédérale et sur la satisfaction des citoyens dans les secteurs clés où le service doit être amélioré</p>
Organisations fédérales mieux adaptées aux besoins des citoyens, plus innovatrices et efficaces et davantage axées sur le service	
<ul style="list-style-type: none"> Elaboration d'un nouveau cadre pour la diversification des modes de prestation des services (automne 2000); établissement de régimes de responsabilisation appropriés pour les accords de partenariat; prestation de renseignements et de conseils sur la gouvernance, le contrôle et la responsabilisation des sociétés d'État et des sociétés à régie partagée. 	<p>Renforcer les régimes de gouvernance et de responsabilisation applicables à l'amélioration des services, à la diversification des modes de prestation des services et aux partenariats</p>
<ul style="list-style-type: none"> Mise à jour du cadre de l'Institut national de la qualité, qui doit servir à évaluer le rendement organisationnel et à bâtir des organisations très performantes. 	<p>Elaborer et promouvoir un modèle empirique d'efficacité organisationnelle</p>
<ul style="list-style-type: none"> Étude des dimensions humaines de l'amélioration du service et de l'efficacité organisationnelle, telles que la culture du service, les valeurs, la formation et les programmes de reconnaissance, en partenariat avec des ministères clés, et intégration de ces dimensions à la stratégie globale d'amélioration du service; fourniture d'outils et prestation d'avis et de conseils aux ministères et aux organismes voués à l'amélioration du service. 	<p>Mettre en valeur la culture de service et les dimensions humaines de l'amélioration du service et de l'efficacité organisationnelle</p>

C2. Principaux engagements en matière de résultats, résultats attendus, activités connexes

Tableau 7 : Service et innovation – Engagements, résultats et activités

Objectif/Principal engagement en matière de résultats :

Une fonction publique innovatrice et axée sur les citoyens qui répond aux priorités des Canadiens et des Canadiennes en matière d'amélioration des services et qui est déterminée à offrir des services qui satisfont à leurs attentes ou les dépassent.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Améliorer l'accès et le rendement et offrir un plus vaste choix de voies d'accès, y compris le service au comptoir et au téléphone et le service électronique	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboration et mise en œuvre de Service Canada – un point d'accès unique à toute une gamme de services (établissement de 10 centres d'accès pilotes en 2000-2001); élaboration d'approches horizontales et verticales pour simplifier la prestation des services et améliorer le service téléphonique aux Canadiens et aux Canadiennes, y compris l'intégration des Pages bleues et l'amélioration des centres d'appels.
Renforcer les rapports entre le gouvernement du Canada et les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Révision et modernisation de la politique sur le Programme de coordination de l'image de marque, mise à jour de la politique sur les communications du gouvernement et établissement de l'image de marque de Service Canada.
Renforcer l'application de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels	<ul style="list-style-type: none"> • Prestation de conseils, de directives et de lignes directrices aux ministères et aux organismes sur l'application des lois.
Satisfaction accrue des citoyens à l'égard des services de l'État	
Mener des sondages nationaux semestriels sur les attentes des citoyens, leur degré de satisfaction et les améliorations qu'ils jugent prioritaires	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du prochain sondage au printemps 2000 en partenariat avec les provinces, et publication des résultats à l'automne 2000.

Le Secrétariat joue un rôle de file auprès des ministères et organismes fédéraux dans l'élaboration de solutions communes aux problèmes liés au service et à l'innovation afin de répondre efficacement aux besoins des citoyens.

(en milliers de dollars)

	Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Activités du Secrétaire	9 269	3 905	3 741	3 741
Fonds gérés par l'administration centrale	—	2 871	—	—
Dépenses prévues	9 269	6 776	3,741	3,741
Équivalents temps plein	56	41	39	39

C1. Description du secteur d'activité

L'objectif prédominant de ce secteur d'activité est de veiller à ce que la population canadienne soit bien servie par une fonction publique innovatrice et axée sur les citoyens, qui réponde à ses priorités en matière d'amélioration des services et qui est déterminée à offrir des services qui satisfont à ses attentes ou les dépassent.

Le Secrétaire a élaboré, pour l'ensemble de l'administration fédérale, une stratégie de service globale afin de répondre aux besoins non seulement des citoyens, qui veulent un service de meilleure qualité et plus facile d'accès, mais aussi au gouvernement, qui cherche à promouvoir une présentation commune, à accroître la satisfaction des citoyens et à renforcer ses rapports avec eux. Cette stratégie vise à permettre aux Canadiens et aux Canadiennes de trouver et d'obtenir beaucoup plus facilement les services ou groupes de services connexes que leur offre le gouvernement du Canada.

Outre l'amélioration de l'accès aux services gouvernementaux, le Secrétaire s'efforce, en collaboration avec les ministères et les organismes, à combler l'écart entre le niveau de service auquel les citoyens canadiens s'attendent et la qualité des services qu'ils reçoivent de leur gouvernement.

L'excellence de la prestation des services est le reflet de la capacité et du rendement accrues de l'organisation, y compris la capacité d'innover continuellement pour répondre aux besoins de la population canadienne et du gouvernement du Canada. Les méthodes novatrices de gestion publique doivent servir à leur tour à renforcer la gouvernance et la responsabilisation démocratiques.

Afin d'aider la fonction publique à atteindre des niveaux de rendement organisationnel élevés, le Secrétaire doit avoir les connaissances et le savoir-faire voulus pour créer les politiques, les cadres et les outils nécessaires. Il doit également être en mesure de conseiller les organisations publiques afin de les aider à devenir des organisations de première classe dans leurs propres domaines et secteurs d'activité.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Accroissement de la capacité de dépenser judicieusement et de gérer de façon responsable	
<p>Etablissement de politiques et de cadres de gestion pendant la période de planification, pour la gestion des risques, les frais d'utilisation, les comptes débiteurs, les subventions et contributions, les achats, la gestion de l'actif et la vérification interne</p>	<ul style="list-style-type: none"> Faire appel aux centres d'expertise pour entreprendre des études, des consultations et des analyses afin de déterminer les modifications requises, tout en fournissant des conseils sur des questions particulières.
<p>Renforcement de la capacité des spécialistes ministériels de la fonction de contrôleur pendant la période de planification, en accordant une attention particulière à la gestion des achats, à l'actif, aux biens immobiliers et à la vérification interne</p>	<ul style="list-style-type: none"> Continuer d'élaborer des programmes de formation et de perfectionnement et de les mettre à jour, et établir des programmes de certification et autres programmes d'assurance de la qualité, en collaboration avec les spécialistes des ministères.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Accent accru sur les résultats et les coûts (suite)	
<p>Amélioration de la mesure des résultats au cours des trois prochaines années de sorte qu'elle soit plus fiable et plus crédible, pour les besoins de la gestion aussi bien que de la responsabilisation</p> <p>Etablissement d'un cadre pour mesurer la corrélation entre les programmes de l'État et le bien-être de la société canadienne et communiquer des renseignements à ce sujet pendant la période de planification</p> <p>Etablissement, au cours de la période de planification, d'un cadre de référence plus complet permettant d'interpréter et de rendre compte des résultats dans un contexte collectif et social</p> <p>Amélioration des rapports au Parlement pendant la période de planification, de sorte que les documents liés au Budget des dépenses et à la responsabilisation soient davantage axés sur les résultats pour les Canadiens et les Canadiennes et sur les coûts connexes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Achéver d'ici l'automne 2000 une étude visant à renforcer l'évaluation et appliquer ensuite les recommandations qui en découlent. • Établir un cadre détaillé de rapports sur le rendement et mettre en œuvre les dispositions de l'entente-cadre sur l'union sociale. • Continuer de travailler avec les ministères à l'établissement de cadres de mesure du rendement pour les nouveaux programmes.
<p>Etablissement, au cours de la période de planification, d'un cadre de référence plus complet permettant d'interpréter et de rendre compte des résultats dans un contexte collectif et social</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborer un cadre de référence qui sera intégré à la mise en œuvre des dispositions relatives à la responsabilisation de l'entente-cadre sur l'union sociale.
<p>Amélioration des rapports au Parlement pendant la période de planification, de sorte que les documents liés au Budget des dépenses et à la responsabilisation soient davantage axés sur les résultats pour les Canadiens et les Canadiennes et sur les coûts connexes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Achéver la deuxième étape du projet d'amélioration des rapports au Parlement afin de gérer la mise en œuvre d'autres améliorations avec la participation du Parlement. • Lancer des consultations sur l'opportunité d'appliquer également aux crédits la méthode de comptabilité d'exercice qui est utilisée pour le budget fédéral et les Comptes publics.

B2. Principaux engagements en matière de résultats, résultats attendus, activités connexes

Tableau 6 : Fonction de contrôleur – Engagements, résultats et activités

Objectif/Principal engagement en matière de résultats :

Des pratiques de gestion qui sont axées sur les résultats et les valeurs, qui intègrent les données financières et non financières sur les résultats pour les besoins de la planification et des rapports, qui tiennent compte des risques de façon responsable et qui prévoient des mécanismes de contrôle appropriés.

Résultats attendus/ Objectifs		Principales activités de soutien
Mise en œuvre de méthodes de contrôle modernes		
<p>Progrès appréciables en ce qui a trait à la modernisation de la fonction de contrôleur dans les ministères pilotes d'ici l'automne 2001 et l'établissement des premières normes liées à la fonction de contrôleur dans deux secteurs d'ici avril 2001, en fonction des leçons apprises</p>		<ul style="list-style-type: none"> Effectuer des évaluations initiales de la capacité de contrôle, fixer des priorités et apporter des améliorations précises aux méthodes de contrôle, en collaboration avec les ministères, en particulier les onze ministères pilotes.
Accent accru sur les résultats et les coûts		
<p>Mise en œuvre de la SIF, y compris la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations dans les ministères d'ici 2001-2002, de sorte que les coûts puissent être rattachés de près aux activités, aux opérations et aux résultats</p>		<ul style="list-style-type: none"> Concevoir un ensemble de mesures connexes axées sur l'élaboration de systèmes financiers appropriés et d'activités de formation et de perfectionnement, et mettre à jour toutes les politiques financières.

- La collaboration avec les onze ministères qui travaillent actuellement à l'établissement des priorités en vue de déterminer les améliorations jugées nécessaires permettra d'accélérer la modernisation de la fonction de contrôleur.
- Au cours des trois prochaines années, le secteur d'activité Fonction de contrôleur veillera à ce que les ministères et organismes mettent davantage l'accent sur les résultats et les coûts en exerçant les quatre activités suivantes :
- a) mettre en œuvre la SIF, y compris la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations;
 - b) améliorer la mesure des résultats;
 - c) renforcer le cadre des mesures et des rapports en le situant dans un contexte social plus global;
 - d) rattacher les résultats et les coûts à de meilleurs rapports au Parlement sur les plans, et les priorités et sur le rendement.
- Pendant la période de planification, le secteur d'activité Fonction de contrôleur renforcera la capacité de dépenser judicieusement et de gérer de façon responsable, en prenant les mesures suivantes :
- a) améliorer certains éléments importants de la gestion des dépenses, comme les frais d'utilisation et les comptes débiteurs;
 - b) élaborer des cadres de gestion et de responsabilisation dans des secteurs clés tels que la gestion des risques, les achats, la gestion de l'actif et des biens immobiliers et la vérification interne, et améliorer ces cadres;
 - c) renforcer la capacité des agents financiers, des responsables de la gestion des biens et des vérificateurs internes dans les ministères.

B. Fonction de contrôleur

(en milliers de dollars)

Prévision de dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
23 063	17 315	13 552	13 552
Fonds gérés par l'administration			
—	35 250	9 000	—
Dépenses prévues			
23 063	52 565	22 552	13 552
150	145	132	132
Équivalents temps plein			

B1. Description du secteur d'activité

Le secteur d'activité Fonction de contrôleur a comme objectif de veiller à ce que les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux et les rapports présentés au Parlement :

- a) mettent l'accent sur les résultats et les valeurs;
- b) intègrent les données financières et l'information non financières sur le rendement à la planification et aux rapports;
- c) dénotent une gestion responsable des risques;
- d) favorisent le recours à des mécanismes de contrôle appropriés ainsi que la responsabilisation.

De telles pratiques de gestion permettent d'axer l'élaboration des politiques et la prestation des services sur les citoyens tout en incitant à dépenser de façon judicieuse.

L'approche adoptée par le Conseil du Trésor pour mettre en pratique ces principes fondamentaux de gestion moderne comprend trois éléments connexes qui sont reliés entre eux :

- a) accélérer la mise en œuvre de méthodes de contrôle modernes d'une manière intégrée en travaillant de concert avec les ministères pilotes;
- b) insister encore plus sur les résultats et les coûts;
- c) renforcer la capacité de dépenser judicieusement et de gérer de façon responsable.

Cette approche générale est en accord avec les recommandations présentées dans le Rapport du Groupe de travail indépendant chargé de la modernisation de la fonction de contrôleur dans l'administration fédérale du Canada.

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien
Analyses et renseignements pertinents pour faciliter la prise de décisions (suite)	
Établissement d'un point de convergence au Secrétariat pour la prestation, par des spécialistes des politiques, de conseils sur les priorités du gouvernement, sur les questions horizontales et de gestion ou sur des propositions particulières	<ul style="list-style-type: none">• Faciliter l'examen, par les centres de décision et les secteurs de programme du Secrétariat, des grandes questions stratégiques et des propositions et présentations soumises au Conseil du Trésor par les ministères afin de veiller à ce que les programmes soient bien conçus, gérés et financés convenablement.• Renforcer la capacité de présenter une perspective pangouvernementale à l'appui du rôle de conseil de gestion du Conseil du Trésor, par la consultation et la collaboration.• Faciliter les consultations à l'échelle du Secrétariat ou de l'administration fédérale sur les programmes actuels ou les nouvelles initiatives stratégiques (comme l'intégrité des programmes).

Principales activités de soutien	Résultats attendus/ Objectifs
Ressources affectées selon les priorités du gouvernement (suite)	
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre une stratégie pluriannuelle visant à assurer l'intégrité des programmes en se fondant sur une vision globale et intégrée du fonctionnement et de la gestion de la base actuelle de programmes du gouvernement. • Conseiller le Conseil du Trésor sur la façon de répartir de façon équilibrée les ressources entre les programmes actuels et d'éventuelles initiatives afin d'assurer le financement durable des programmes essentiels et de veiller à ce que l'ensemble des programmes produisent les résultats escomptés par les Canadiens et les Canadiennes. • Présenter au Conseil du Trésor des rapports sur l'évolution des dépenses de programme et des dépenses ministérielles et sectorielles. 	<p>Analyse des risques importants pouvant affecter l'efficacité des programmes et services essentiels au niveau de vie et à la prospérité du Canada, à l'intention du Conseil du Trésor et des autres principaux intéressés</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Présenter, en collaboration avec les ministères, des documents exacts du Budget des dépenses en temps opportun, en conformité avec le cycle budgétaire. • Poursuivre les consultations auprès des parlementaires afin d'adapter l'information à leurs besoins, d'améliorer les voies d'accès à l'information et la pertinence des renseignements et de renforcer le cadre de responsabilisation financière permettant de rattacher les coûts aux opérations, aux activités et aux résultats. 	<p>Production de documents exacts du Budget des dépenses en temps opportun pour rendre compte au Parlement et faire approuver des autorisations de dépenser</p>
Analyses et renseignements pertinents pour faciliter la prise de décisions	
<ul style="list-style-type: none"> • Conseiller la présidente du Conseil du Trésor, les ministres du Conseil du Trésor, les autres organismes centraux et les ministères sur diverses questions liées à la prise de décisions stratégiques, comme les liens avec les priorités de l'État, les tensions financières et les programmes en vigueur; le choix d'instruments de politique; la responsabilité; l'établissement des coûts; et les rapports sur le rendement. 	<p>Appui donné au Conseil du Trésor, en qualité de conseil de gestion, pour la prise de décisions stratégiques</p>

A2. Principaux engagements en matière de résultats, résultats attendus et activités connexes

Tableau 5 : Plurification des ressources et gestion des dépenses Engagements, résultats et activités

Objetif/Principal engagement en matière de résultats :
Affectation des ressources de l'Etat en conformité avec les priorités du gouvernement et le cadre financier

Résultats attendus/ Objectifs	Principales activités de soutien	Ressources affectées selon les priorités du gouvernement
Gestion des ressources selon les limites fixées par le cadre financier et le processus global de prise de décisions et d'établissement de priorités du gouvernement		
<ul style="list-style-type: none">• Analyser les dépenses directes de programme (fonctionnement, capital, paiements de transfert et paiements aux sociétés d'Etat) et les recettes (frais d'utilisation, contributions recouvrables) et conseiller le Conseil du Trésor sur la façon dont elles sont utilisées et gérées.• Appuyer la planification des activités ministérielles, qui s'intègrent au budget et au Budget des dépenses, afin d'assurer l'exécution de programmes conçus, gérés et financés de manière à bien servir les Canadiens et les Canadiennes.• Gérer l'affectation du crédit pour éventualités du gouvernement de façon à appuyer les initiatives approuvées par l'Etat.• Fournir des rapports essentiels, pertinents et de qualité supérieure sur les dépenses publiques et donner des conseils à ce sujet au Conseil du Trésor et aux autres principaux intéressés afin d'appuyer les décisions relatives à l'établissement des priorités et à l'affectation des ressources.		

Partie III : Engagements, résultats et activités des secteurs d'activité

A. Gestion et planification des dépenses

(en milliers de dollars)

Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
14 551	13 029	12 993	12 993
485 000	550 000	571 000	584 000
499 551	563 029	583 993	596 993
127	140	138	138
Équivalents temps plein			

A1. Description du secteur d'activité

Le Conseil du Trésor et son Secrétariat sont très bien placés pour jouer un rôle de premier plan dans la prestation de conseils au gouvernement sur les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs du gouvernement et répondre aux besoins des citoyens.

Le Secrétariat appuie la présidente du Conseil du Trésor ainsi que les ministres du Conseil du Trésor en leur fournissant des analyses et des conseils au sujet de l'affectation des ressources aux ministères, aux organismes et aux sociétés d'État pour l'exécution des programmes en vigueur et des nouvelles initiatives. Il offre aussi des conseils aux ministères en ce qui concerne l'élaboration des nouvelles initiatives stratégiques, les modifications à apporter aux programmes actuels et aux projets particuliers.

En raison du rôle qu'il joue à l'égard du Système de gestion des dépenses, le Secrétariat doit avoir une vue d'ensemble complète des tensions qui pèsent sur les ressources de l'État, ainsi que des liens entre les dépenses et les résultats.

Comme la vision consiste à appuyer le Conseil du Trésor dans son rôle de conseil de gestion, il faut que la gestion des ressources soit complètement intégrée au processus global de prise de décisions et d'établissement de priorités du gouvernement et permette au Conseil du Trésor, à la présidente et au secrétaire de jouer un rôle efficace et adéquat dans le cadre de ce processus.

Ce secteur d'activité comprend la préparation du Budget des dépenses sur lequel le Parlement se fonde pour approuver les autorisations de dépenser. Il comprend aussi la gestion du crédit pour éventualités du gouvernement, qui sert à donner au gouvernement du Canada la latitude et le pouvoir financier nécessaires pour autoriser rapidement des dépenses imprévues en attendant l'approbation du Parlement.

Dépenses prévues par secteur d'activité

Tablcu 4 : Programme du conseil de gestion - Dépenses prévues par secteur d'activité

(en milliers de dollars)

Secteurs d'activité ⁵	Prévision des dépenses 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
<i>Gestion et planification des dépenses</i>				
Activités du Secréariat	14 551	13 029	12 993	12 993
Fonds gérés par l'administration centrale	485 000	550 000	571 000	584 000
<i>Fonction de contrôleur</i>				
Activités du Secréariat	23 063	17 315	13 552	13 552
Fonds gérés par l'administration centrale	—	35 250 ²	9 000	—
<i>Service et innovation</i>				
Activités du Secréariat	9 269	3 905	3 741	3 741
Fonds gérés par l'administration centrale	—	2 871	—	—
<i>Gestion de l'information et technologies de l'information³</i>				
Activités du Secréariat	26 438	8 348	5 939	5 121
Fonds gérés par l'administration centrale	—	80 000	80 000	—
<i>Gestion des ressources humaines</i>				
Activités du Secréariat	79 968	54 136	48 530	46 537
Fonds gérés par l'administration centrale ⁴	846 311	973 750	1 019 788	1 064 863
<i>Administration des services ministériels</i>				
Activités du Secréariat	30 490	24 573	23 591	23 591
Fonds gérés par l'administration centrale	—	—	—	10 000
<i>Programmes spéciaux — Initiative d'infrastructure⁵</i>				
Activités du Secréariat	844	—	—	—
Total des dépenses prévues	1 515 934	1 763 177	1 788 134	1 764 398

Comprend le Budget principal des dépenses 1999-2000 et le Budget supplémentaire des dépenses (A) et (B).

Comprend 30 millions de dollars pour la Sif qui ne sont pas inclus dans le Budget principal des dépenses

Comprend un million de dollars pour les projets en GI/IT qui n'est pas inclus dans le Budget principal des dépenses

Comprend la négociation collective et le Fonds d'assurance de la fonction publique

Le tableau 18 fournit des prévisions sur les Fonds gérés par l'administration centrale

Le financement consacré à l'administration de cette initiative doit être ultérieurement précisé

F. Dépenses prévues – Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Dépenses prévues – Programme du conseil de gestion

Tableau 3 : Programme du conseil de gestion – Dépenses prévues

(en milliers de dollars)				
	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2000-2001	Prévision des dépenses 1999-2000
Budgétaire du Budget principal des dépenses	1 864 605	1 809 841	1 846 523	1 964 416
Moins les recettes disponibles ¹	134 207	131 707	114 346	57 785
Total du Budget principal des dépenses	1 730 398	1 678 134	1 732 177	1 906 631
Rajustements subséquents	34 000	110 000	31 000 ²	(390 697)
Total des dépenses prévues	1 764 398	1 788 134	1 763 177	1 515 934
Moins les recettes non disponibles ³	7 200	7 200	7 200	7 206
Plus les coûts des services reçus gratuitement ⁴	12 919	12 908	12 900	13 283
Coût total	1 770 117	1 793 842	1 768 877	1 522 011
Équivalents temps plein	899	929	959	1 076

Les recettes disponibles servent à couvrir les coûts assumés par le Secrétariat au nom d'autres ministères pour des initiatives partagées comme la FIS et le Système d'information sur les ressources humaines et d'autres systèmes partagés. Comprend 30 millions de dollars pour la SIF et un million de dollars pour la G/TFI qui ne sont pas inclus dans le Budget principal des dépenses approuvé.

Recettes tirées des droits de stationnement.

Comprend les services suivants fournis gratuitement : frais relatifs aux locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux Canada), indemnisation des victimes d'accident du travail (Développement des ressources humaines Canada), cotisations de l'employeur aux primes et aux coûts des régimes d'assurance des employés (le Secrétariat), et services juridiques (ministère de la Justice (Canada)).

Maintenant que le gouvernement a réussi à supprimer son déficit, il est dorénavant possible de gérer les dépenses publiques de façon plus équilibrée. On peut maintenant envisager de financer à la fois de nouvelles initiatives et les investissements nécessaires au maintien des services essentiels tout en réduisant la dette et les impôts. Toutefois, cette approche équilibrée exige une gestion, une évaluation et un contrôle plus rigoureux de toutes les dépenses publiques envisagées, car il faut que les résultats obtenus justifient les ressources engagées.

E. Facteurs externes qui influent sur le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Attentes et préoccupations du public

Les Canadiens et les Canadiennes veulent un gouvernement abordable, transparent, responsable et axé sur les citoyens. Ils souhaitent prendre part aux décisions qui les touchent et veulent un gouvernement qui soit à leur image. Afin d'atteindre cet objectif valable, il faut améliorer les communications avec les citoyens pour cerner de façon continue leurs besoins et leurs attentes.

Tendances internationales

Le gouvernement se doit de chercher continuellement à préserver le caractère distinct de la société canadienne tout en tirant profit du marché mondial et des tendances internationales.

Les défis politiques, sociaux et économiques que pose la mondialisation obligent le Secrétariat à se tenir au fait des pratiques exemplaires de gestion et des enseignements tirés par les gouvernements d'autres pays.

Progrès technologiques

Les progrès technologiques vont modifier la conduite des activités du gouvernement et la prestation des services aux citoyens. L'Internet, en particulier, offre la possibilité de partager des connaissances avec les citoyens, de faciliter la prestation des services, d'obtenir une réaction immédiate sur les politiques de l'État et d'amener les citoyens à prendre part aux décisions. Il faut mettre en place une infrastructure qui réponde aux besoins du gouvernement, des entreprises et des citoyens tout en tenant compte de leurs préoccupations au sujet de la sécurité et de la protection des renseignements personnels.

Fédéralisme en évolution et partenariats

L'entente-cadre sur l'union sociale, récemment négociée avec les provinces, vise à établir des relations plus modernes entre les deux paliers de gouvernement – relations fondées sur les principes du partenariat – qui sont au cœur même d'une saine gestion publique. En outre, une administration publique axée sur les citoyens ne se bâtit pas en vase clos. Les gestionnaires doivent en effet chercher à former des partenariats qui dépassent les frontières ministérielles et les paliers de gouvernement, avec des organismes sans but lucratif, le secteur privé et les citoyens. Ces partenariats doivent être envisagés à toutes les étapes de la mise en œuvre – de la conception du programme et du service jusqu'à son exécution ou sa prestation.

En soi, les partenariats exigent une collaboration étroite et une attention soutenue. Dans les secteurs où il est possible de former des partenariats, il est reconnu qu'il faut un certain temps pour mettre en place le processus et lui permettre de prendre racine.

Le Programme d'infrastructure matérielle, qui relève du secteur d'activité Programmes spéciaux, consistera à former des partenariats avec les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé en vue d'améliorer les infrastructures matérielles dans les régions urbaines et rurales afin de créer une économie dynamique et de maintenir de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes.

Programme d'infrastructure matérielle

Dans le discours du Trône, la gouverneure générale a annoncé que le gouvernement travaillera de concert avec les autres paliers de gouvernement et le secteur privé pour convenir, d'ici la fin de l'an 2000, d'un plan quinquennal visant à améliorer les infrastructures matérielles dans les zones urbaines et les régions rurales du pays. Ces ententes comporteront des principes, des objectifs et des paramètres financiers pour tous les partenaires, afin qu'ils accroissent les ressources consacrées aux investissements stratégiques dans les infrastructures environnementales municipales et dans d'autres domaines tels que le transport, le tourisme, les télécommunications, la culture, la santé et la sécurité.

6. Établissement d'une infrastructure pour le XXI^e siècle

- de donner suite aux résultats du sondage mené auprès des employés de la fonction publique en 1999;
- d'élaborer et d'appliquer des stratégies de recrutement, de maintien en poste et de perfectionnement professionnel qui permettront à la fonction publique de bien servir la population canadienne.

<http://www.survey-sondage.gc.ca/menu-f.html>



<http://www.lbs-scl.gc.ca/ucs-ngc/francais/accueil.html>



**NORME
GÉNÉRALE DE
CLASSIFICATION**

- de promouvoir des relations de travail positives;
- d'adopter une Norme générale de classification non sexiste en vue de rationaliser et de moderniser la classification du travail et d'accroître la souplesse opérationnelle;

Pour que le gouvernement puisse réussir à mettre l'accent sur les citoyens et les résultats, il devra pouvoir compter sur les efforts soutenus d'un effectif professionnel et motivé. Un milieu de travail exemplaire est un milieu où l'on cherche principalement à obtenir des résultats en respectant les lois et les normes déontologiques ainsi que les valeurs élevées de la fonction publique, telles l'intégrité, la transparence, le respect de la diversité et la reconnaissance des deux langues officielles. Grâce à une saine gestion des ressources humaines, les Canadiens et les Canadiennes ont l'assurance que le travail est accompli par des personnes qui sont compétentes et bien appuyées par leurs gestionnaires. Dans le cadre de son secteur d'activité Gestion des ressources humaines, le Secrétariat fera équipe avec les ministères, les organismes et les syndicats afin :

5. *Création d'un milieu de travail exemplaire*

Le secteur d'activité Gestion et planification des dépenses a pour principale responsabilité de donner suite à cette priorité, en collaboration avec les autres centres de décision du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui ont l'expertise et les connaissances nécessaires pour développer une perspective pangouvernementale. Cette perspective et l'approche qui en découle quant à l'intégrité des programmes feront en sorte que les ressources de l'État seront affectées en fonction des priorités du gouvernement et du cadre financier.

Le Secrétariat cherchera à accroître davantage sa capacité de conseiller le Conseil du Trésor et le Cabinet sur les questions se rattachant aux programmes de l'État, comme les questions stratégiques, les risques, les occasions, les coûts et les choix en matière d'investissements.

4. *Préservation de l'intégrité des programmes*

activités, aux opérations et aux résultats parce que ce sont des éléments essentiels pour obtenir des renseignements intégrés sur le rendement. Tous les ministères sont censés mettre en œuvre la SIF d'ici le 1^{er} avril 2001. Ils devront modifier leurs systèmes financiers de sorte qu'ils répondent aux exigences comptables de la SIF y compris la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations, s'interfacent avec les systèmes de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et offrent de nouveaux renseignements aux gestionnaires des ministères.

Fonction moderne de contrôle

La mise en œuvre de l'initiative Modernisation de la fonction de contrôle est essentielle à l'atteinte de cet objectif prioritaire. La modernisation de cette fonction équivaut à adopter une perspective de gestion globale plutôt qu'à mettre l'accent sur l'aspect financier. En partenariat avec onze ministères pilotes, le Secrétaire, dans le cadre du secteur d'activité Fonction de contrôle, s'oriente vers un processus décisionnel plus efficace, une responsabilisation accrue, une approche éprouvée quant à la gestion des risques, des systèmes de contrôle fondés sur les résultats ainsi que des valeurs et des principes éthiques communs.

La modernisation de la fonction du contrôle dans l'Administration fédérale du Canada



http://www.irs-sct.gc.ca/Pubs/pol/partners/rirp_f.html

Événements et jalons



<http://www.irs-sct.gc.ca/C/MO/MFC/événements/index.htm>

Amélioration des rapports au Parlement

À la suite de consultations auprès des parlementaires, le gouvernement a mis en place un nouveau régime qui comprend les rapports sur les plans et les priorités et les rapports ministériels sur le rendement, présentés annuellement au Parlement. Le Conseil du Trésor dépose également au Parlement un rapport annuel intitulé Une gestion axée sur les résultats.

Le Secrétaire poursuivra ses consultations auprès des parlementaires afin d'adapter à leurs besoins l'information qui leur est communiquée, d'améliorer les voies d'accès, de fournir l'information plus rapidement et de renforcer la responsabilité financière en rattachant les coûts aux résultats.

Stratégie d'information financière

La mise en œuvre de la Stratégie d'information financière (SIF) à l'échelle de l'administration fédérale, qui relève également du secteur d'activité Fonction de contrôle, facilitera l'adoption d'un rôle d'analyse et de consultation financières qui contribuera à améliorer l'information dont disposent les gestionnaires pour prendre des décisions. Les coûts seront étroitement liés aux

Stratégie
d'information
financière



http://www.irs-sct.gc.ca/fis_sif/FIS-SIF_f.html

Le Secrétaire poursuivra l'élaboration des normes et des outils de gestion dont les ministères ont besoin pour intégrer l'information nécessaire à la formulation d'options en matière d'investissements, améliorer la prise de décisions, et renforcer les méthodes de gestion des ministères en établissant des cadres appropriés. Afin d'assurer l'utilité de ces cadres, le Secrétaire veillera, de concert avec les ministères, à ce que les cadres soient améliorés, coordonnés et pleinement intégrés à leurs activités.

En collaboration avec les ministères, le Secrétaire s'appliquera à renforcer la gestion des ressources et à améliorer le processus décisionnel. Il devra offrir aux gestionnaires la latitude nécessaire pour répondre aux besoins du public tout en s'assurant de continuer à rendre compte des résultats.

3. Renforcement des politiques et des processus de l'administration fédérale par la modernisation de la fonction de contrôleur et l'amélioration des rapports au Parlement

Le secteur d'activité Gestion de l'information et technologies de l'information aura pour mandat de bâtir une infrastructure gouvernementale sûre et intégrée afin d'assurer l'accès à l'information et aux services par voie électronique. La pierre angulaire sera une infrastructure technologique unique, à la fois technique et stratégique, pour tous les ministères.

Voie d'accès sûre

Guidé par les normes de service et de rendement de l'initiative Amélioration du service et par les principes de l'initiative Service Canada visant à offrir un meilleur service et de multiples voies d'accès, le Secrétaire jettera les bases de l'accès au gouvernement en ligne.

2. Gouvernement du Canada branché

Le secteur d'activité Service et innovation comptera également sur la collaboration des ministères et des organismes pour améliorer globalement le service en fonction des résultats souhaités en établissant des plans d'amélioration fondés sur la satisfaction des citoyens et des clients et sur les améliorations jugées prioritaires.

Amélioration du service

D. Priorités du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Le Secrétariat s'engage à appuyer le Conseil du Trésor dans son rôle de conseil de gestion en l'aidant à diriger les efforts que déploie le gouvernement pour offrir des services de qualité, et mettre en œuvre des pratiques de gestion qui visent l'excellence. Le Secrétariat s'appliquera à transformer les ministères fédéraux en des organisations qui sont **centrées sur le citoyen, fondées sur des valeurs et axées sur les résultats et qui dépendent du jugement**. Ces engagements du gouvernement constitueront la base des priorités et des initiatives du Secrétariat. Outre ses attributions et activités habituelles, le Secrétariat créera des partenariats avec les ministères et les organismes afin de respecter les engagements suivants :

Le Secrétariat s'engage à axer la prestation des services sur les citoyens, à offrir les services du gouvernement en ligne, à renforcer les politiques et processus de l'administration fédérale en modernisant la fonction de contrôleur et en améliorant les rapports au Parlement, à préserver l'intégrité des programmes, à créer un milieu de travail exemplaire et à établir une infrastructure pour le XXI^e siècle.

Les principales initiatives à l'appui de ces engagements sont exposées brièvement ci-dessous. Toutefois, les résultats attendus et les activités connexes par secteur d'activité sont présentées en détail à la partie III.

1. Prestation des services axée sur les citoyens

Tout en renforçant les politiques et les processus, les ministères doivent aider le gouvernement du Canada à respecter son engagement d'offrir les services de l'État en fonction des besoins des citoyens. Le Secrétariat continuera de diriger la mise en œuvre des initiatives pangouvernementales visant à améliorer tant l'accès des Canadiens et des Canadiennes à un large éventail de services gouvernementaux que la satisfaction des citoyens à l'égard de la qualité des services en question.

Service Canada

Le Secrétariat, par l'entremise du secteur d'activité Service et innovation, exercera un leadership pour la mise en œuvre de Service Canada, une approche pangouvernementale pour offrir un guichet unique coordonné aux programmes et aux services du gouvernement du Canada au moyen de trois modes de prestation intégrés dans l'une ou l'autre langue officielle : téléphone, Internet et contacts personnels.

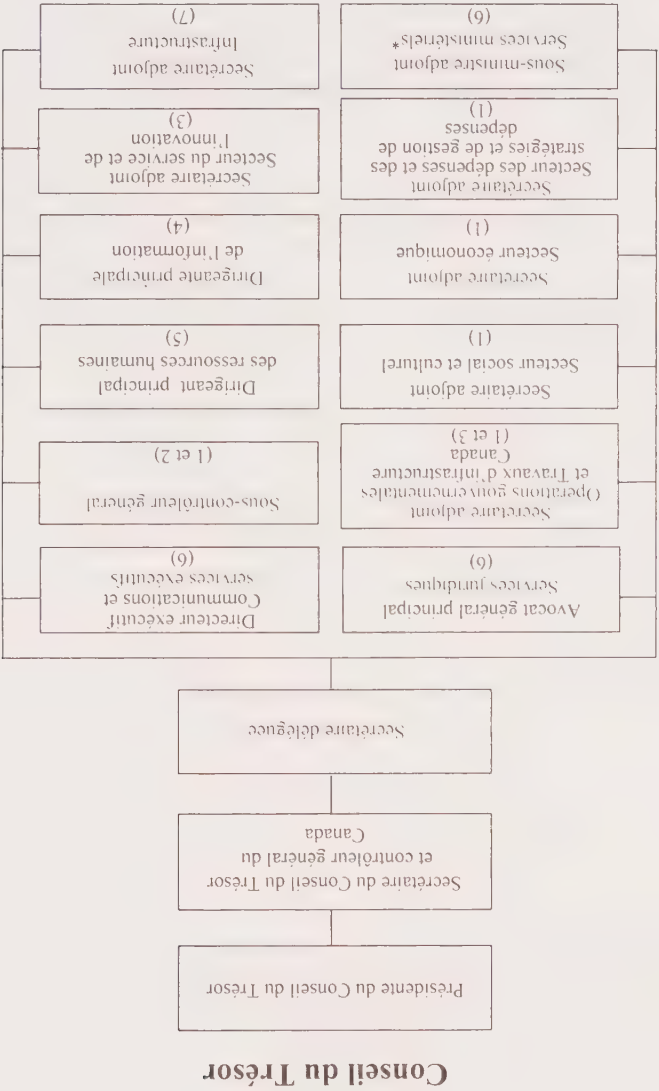


http://www.serviccacanada.gc.ca/index_f.htm



V. Peter Harder
Secrétaire du Conseil du Trésor
et contrôleur général du Canada

Tableau 2 : L'organigramme du Secrétaire



* Services communs avec le ministère des Finances Canada

Les responsabilités liées aux secteurs d'activité sont indiquées entre parenthèses et correspondent aux chiffres du tableau 1.

Secteur d'activité	Objectif/Principal engagement en matière de résultats
6. Administration des services ministériels	Prestation de services ministériels efficaces pour aider tous les secteurs de programme et les secteurs d'activité connexes à atteindre leurs objectifs.
7. Programmes spéciaux : Infrastructure	Amélioration de l'infrastructure matérielle dans les zones urbaines et rurales afin de stimuler le commerce et la croissance économique et de maintenir la qualité de vie.

B. Objectif du Ministère – Programme

Objectif du programme du conseil de gestion

Le Secrétaire a pour objectif d'appuyer le Conseil du Trésor dans son rôle de conseil de gestion du gouvernement et, en partenariat avec les ministères, les organismes, les sociétés d'Etat et les autres organismes centraux, d'offrir un excellent service au gouvernement, au Parlement et à la population canadienne.

Structure de planification, de rapport et de responsabilisation – Secteurs d'activité

Afin d'atteindre l'objectif précité, le Conseil du Trésor a approuvé les secteurs d'activité suivants en 1999-2000.

Tableau 1 : Programme du conseil de gestion – Secteurs d'activité et objectifs

Secteur d'activité	Objectif/Principal engagement en matière de résultats
1. Gestion et planification des dépenses	Affectation des ressources de l'Etat en conformité avec les priorités du gouvernement et le cadre financier.
2. Fonction de contrôleur	Des pratiques de gestion qui sont axées sur les résultats et les valeurs, qui intègrent les données financières et l'information non financière sur les résultats aux fins de la planification et des rapports, qui tiennent compte des risques de façon responsable et qui prévoient des mécanismes de contrôle appropriés.
3. Service et innovation	Une fonction publique innovatrice et axée sur les citoyens qui répond aux priorités des Canadiens et des Canadiennes en matière d'amélioration des services et qui est déterminée à leur offrir des services qui satisfont à leurs attentes ou les dépassent.
4. Gestion de l'information et technologies de l'information (GI/TI)	Des services gouvernementaux abordables, sûrs et adaptés aux besoins des citoyens, grâce à l'utilisation stratégique de la GI/TI.
5. Gestion des ressources humaines	Une fonction publique qui est axée sur les résultats et fondée sur les valeurs, qui est représentative, qui est vouée à l'apprentissage et qui est la meilleure au monde.

(Outre ces responsabilités, le Secrétaire doit continuer de conseiller le Conseil du Trésor sur les politiques, les directives et les règlements se rapportant à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'Etat et sur les dépenses de programme proposées. Il lui incombe également d'appuyer le Conseil du Trésor dans son rôle d'employeur de la fonction publique fédérale.

Le Secrétaire contribue à assurer la cohérence des grandes orientations du gouvernement en veillant à ce qu'elles s'appuient sur des programmes bien conçus dont les coûts ont été établis, sur des stratégies de gestion prudente des risques et sur des résultats clairement définis. Il donne aux ministères d'exécution et à d'autres entités des avis et des conseils sur l'élaboration des nouvelles initiatives stratégiques, sur l'établissement de nouveaux cadres d'orientation et d'accords clés et sur les modifications qu'il est nécessaire d'apporter aux programmes actuels de l'Etat pour en assurer l'efficacité.

En 1997, le Premier ministre a fait du Conseil du Trésor le conseil de gestion du gouvernement et l'a chargé de jouer un rôle de chef de file dans l'amélioration des pratiques de gestion. Le conseil de gestion doit guider les efforts que déploie le gouvernement pour offrir des services de qualité et viser l'excellence tout en mettant l'accent sur les citoyens, les valeurs de la fonction publique, les résultats et l'obligation de dépenser judicieusement.

Le Conseil du Trésor conseille le gouvernement sur la manière de gérer les ressources et veille à ce que le Parlement et les Canadiens et les Canadiennes disposent des renseignements dont ils ont besoin pour amener le gouvernement à rendre des comptes. Il agit également comme employeur de la fonction publique fédérale.

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Dans son rôle de conseil de gestion, le Secrétariat doit chercher à améliorer les pratiques de gestion dans l'administration fédérale. Voici, en résumé, les responsabilités qu'il exercera en collaboration avec les ministères et organismes :

Principales responsabilités liées à l'amélioration des pratiques de gestion

- Offrir des programmes et des services efficaces et axés sur les citoyens, et conclure des partenariats lorsque cette démarche est justifiée.
- Axer la gestion sur les résultats, en appliquant des pratiques saines de fonction de contrôle; communiquer, par l'entremise du Parlement, les résultats aux Canadiens et aux Canadiennes, et les faire participer à l'amélioration des services.
- Dépenser de façon judicieuse en tenant compte, dans l'intérêt public, de l'intégrité des programmes.
- Déléguer le pouvoir décisionnel au niveau qui convient pour obtenir des résultats, d'une manière qui assure une responsabilisation précise et une diligence raisonnable dans la gestion des fonds publics et qui garantisse la capacité de rendre compte des résultats réels aux autorités supérieures du ministère.
- Elaborer et mettre en œuvre un programme moderne de gestion ministériel, de concert avec le conseil de gestion, pour apporter des améliorations dans des domaines comme la modernisation de la fonction de contrôle, l'informatique et la prestation des services.
- Promouvoir continuellement les valeurs de la fonction publique, le leadership et la mise en place d'un milieu de travail exemplaire, caractérisé par l'appui aux employés, l'encouragement à l'initiative, à la confiance, à la communication et au respect de la diversité.

Partie II : Aperçu du Ministère

A. Mandat, rôles et responsabilités

Mandat

Le Conseil du Trésor est l'un des quatre comités du Cabinet du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Créé en 1867, le Conseil s'est vu conférer des pouvoirs légaux en 1869. Il est composé de la présidente du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés par le gouverneur en conseil.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada (le Secrétaire) est l'outil administratif du Conseil du Trésor. Il est dirigé par un secrétaire et contrôleur général qui relève de la présidente du Conseil du Trésor.

Le Secrétaire a pour mandat, d'une part, d'appuyer le Conseil du Trésor dans son rôle de comité de ministres et, d'autre part, de s'acquitter des responsabilités légales qui lui incombent en sa qualité d'organisme fédéral central.

Ces responsabilités découlent des pouvoirs généraux que lui confèrent la Loi sur la gestion des finances publiques et plusieurs autres lois : la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, la Loi sur la pension de la fonction publique, la Loi sur les langues officielles, la Loi sur l'équité en matière d'emploi, la Loi sur les immeubles fédéraux et la Loi sur l'emploi dans la fonction publique. La présidente du Conseil du Trésor, à titre de ministre, et le ministre de la Justice se partagent les responsabilités prévues par la Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels.

Mission

Le Secrétaire s'engage à aider le gouvernement du Canada à gérer prudemment ses ressources humaines, financières, informationnelles et technologiques afin d'appuyer le mieux possible ses objectifs et ses priorités.

Vision

Une organisation intégrée, stratégique et centrée sur les politiques qui offrent aux ministères un guichet unique de services ainsi que le leadership et l'aide dont ils ont besoin pour améliorer leurs pratiques de gestion, obtenir les résultats souhaités, conseiller les ministres de sorte que leurs décisions tiennent compte de l'ensemble de l'administration fédérale, et fournir les renseignements nécessaires pour rendre compte au Parlement et à la population canadienne.

B. Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités (RPP) pour 2000-2001 du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

À ma connaissance, le présent rapport :

- décrit fidèlement le mandat, les priorités et les stratégies de l'organisation ainsi que les résultats escomptés;

- est conforme aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Budget des dépenses 2000-2001 – Rapport sur les plans et les priorités*;

- est complet et exact;

- est fondé sur de bons systèmes d'information et de gestion ministériels.

Je suis satisfait des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.



Guy Bujo, SMA, Services ministériels

Date : MAR 03 2000

Partie I : Messages

A. Message de la présidente

À l'aube du XXI^e siècle, le gouvernement du Canada voit clairement ce que l'avenir nous réserve. Sa vision repose sur les leçons tirées du passé, une évaluation réaliste de nos ressources actuelles et, par-dessus tout, un désir impérieux de mieux gouverner les Canadiens et les Canadiennes. Nous mettons tout en œuvre pour que la qualité de vie au Canada demeure la meilleure au monde. C'est pourquoi nous devons investir davantage dans le mieux-être des enfants et des familles. Nous devons aussi promouvoir l'innovation et la recherche, protéger la santé de notre population et en assurer la sécurité. Il nous faut aussi améliorer les programmes et les services que les citoyens s'attendent, à juste titre, à recevoir de leur gouvernement.

Le gouvernement du Canada reconnaît qu'il faut accorder la priorité aux citoyens, et il entend y parvenir en étant ouvert, accessible et sensible aux intérêts et aux priorités changeantes des Canadiens et des Canadiennes. Les programmes et les services doivent être axés sur les résultats économiques et administratifs selon des normes déontologiques élevées. Ces principes sont au cœur de la nouvelle mission du Conseil du Trésor à titre de conseil de gestion du gouvernement. Ils se reflètent également dans les politiques et les plans exposés dans le présent document.

En qualité de présidente du Conseil du Trésor, j'ai le plaisir de déposer le rapport annuel sur les plans et les priorités du Secrétariat du Conseil du Canada pour l'exercice 2000-2001. Je suis persuadée que l'orientation stratégique qui y est énoncée nous aidera à continuer de bâtir une administration publique qui mérite le respect et la confiance des Canadiens et des Canadiennes.

La présidente du Conseil du Trésor,

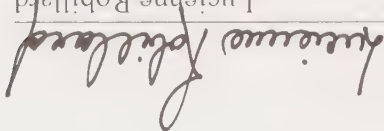
Lucienne Robillard



Table des matières

Partie I : Messages	i
A. Message de la présidente	i
B. Déclaration de la direction	ii
Partie II : Aperçu du Ministère	1
A. Mandat, rôles et responsabilités	1
B. Objectif du Ministère – Programme	4
C. Organigramme	6
D. Priorités du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	7
E. Facteurs externes qui influent sur le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	12
F. Dépenses prévues – Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	14
Partie III : Engagements, résultats et activités des secteurs d'activité	16
A. Gestion et planification des dépenses	16
B. Fonction de contrôleur	20
C. Service et innovation	25
D. Gestion de l'information et technologies de l'information (GI/TI)	31
E. Gestion des ressources humaines	35
F. Administration des services ministériels	41
G. Programmes spéciaux	46
Partie IV : Initiatives horizontales	48
Stratégie de développement durable	48
Partie V : Renseignements financiers	51
Tableaux financiers	51
Partie VI : Autres renseignements	54

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
Budget des dépenses 2000-2001
Un rapport sur les plans et les priorités


Lucienne Robillard
Présidente du Conseil du Trésor

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment composable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie continuellement pour simplifier les exigences liées aux rapports, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et dix autres ministères examinent d'autres structures de rapport en remplacement de leur *Rapport sur les plans et les priorités* de cette année. Il a donc exemplé le ministère de se conformer aux lignes directrices prescrites pour la préparation de ce rapport.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>
No. de catalogue BT31-2/2001-III-701

ISBN 0-660-61195-3



Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada



Veterans Affairs Canada

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

CA1
FN
E77

ESTIMATES



The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

As part of its ongoing efforts to streamline reporting requirements, the Treasury Board of Canada Secretariat has requested that Veterans Affairs Canada and ten other departments explore alternative reporting structures to this year's *Report on Plans and Priorities*. It has, therefore, exempted the department from the usual guidelines for the preparation of this report.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>

Catalogue No. BT31-2/2001-III-49

ISBN 0-660-61179-1

Veterans Affairs

2000-2001 Estimates

Part III - Report on Plans and Priorities

Approved:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "George Baker", written over a horizontal line.

The Honourable George Baker
Minister of Veterans Affairs

Canada

The *Veterans Affairs Report on Plans and Priorities* describes work that will be carried out in the 2000-01 fiscal year by Veterans Affairs. In providing this information that describes how the Portfolio will use tax dollars to benefit Veterans Affairs' special clients, space limitations do not permit reporting on every planned activity for every Portfolio program; rather, the Report on Plans and Priorities will look at activities that are of interest to Parliament and the general public.

Additional information on the Portfolio may be accessed at Veterans Affairs' award-winning, multi-media website at: <http://www.vac-acc.gc.ca>

The site is designed to provide our clients, their families and the public with information on our programs and services. It is organized in a client-friendly way and offers a logical and easy path through pensions and allowances, health care, research and other programs and services. It also contains information that our clients have asked for - support to bereavement, historical and commemorative information, access to our departmental reports, progress of various bills through the legislative process and special features highlighting initiatives and timely issues.

It is an interactive site, with virtual reality tours of the tunnel system at Vimy Ridge, daily reports from Canadian pilgrimage delegations when they go abroad to pay tribute to veterans and their achievements and sacrifices at past scenes of battles, and real audio and video of veteran recollections. Our youth site was designed by youth for youth to educate Canadians, especially the young, about the personal costs and sacrifices that helped to build our country. It underscores the importance of Remembrance Day to those too young to have experienced, first-hand, the horrors of fighting. In addition, it profiles a number of lesser-known heroes and heroines, including Native and Chinese Canadians who worked behind enemy lines, and Nursing Sisters, who braved the rigours of the front-lines to bring aid and comfort to "our boys".

During Veterans' Week, the week leading up to Remembrance Day, many interactive activities are offered on the Veterans Affairs' website - prose and poetry, teachers' resource material, wartime diaries and a list of Veterans' Week activities across the country.

A special Canadian Forces site focuses on the special needs of our military clients and their families. Links are also provided to a number of related sites.

Reader Feedback:

Your comments and suggestions for improving the information contained in this Report on Plans and Priorities would be appreciated. We invite you to forward your comments to the Communications Division at Veterans Affairs Canada. Our address is listed below. Should you prefer to use electronic mail, we may be reached at: *plan@vac-acc.gc.ca*

Contacts for General Enquiries:

Should you wish to make a general enquiry about the Portfolio, its programs or services, please contact your nearest Veterans Affairs Canada district or regional office. Their location and telephone number may be found in the government pages of your local telephone directory.

Portfolio Publications:

The Portfolio produces a variety of publications on its programs and services with their contents available on our website. Publications may also be obtained from Veterans Affairs' district or regional offices across Canada or by contacting:

**Communications Division
Veterans Affairs Canada
P.O. Box 7700
Charlottetown, PE
CIA 8M9**

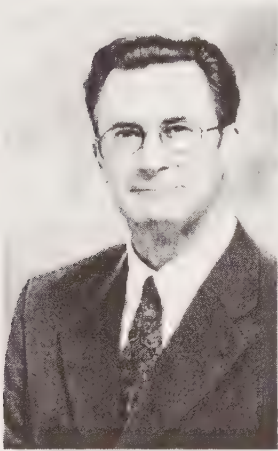
Table of Contents

Section I: Minister's Message	1
Section II: Portfolio Overview	5
A. Mandate, Mission, Role and Responsibilities	5
B. Portfolio/Program Objectives	7
C. External Factors Influencing the Portfolio	9
D. Portfolio Spending Plan	12
Section III: Plans, Results and Resources	13
A. Veterans Affairs Program	13
1. Benefits and Services Business Line	13
1.1 Net Planned Spending (\$ millions) and Full Time Equivalents (FTE) ..	13
1.2 Business Line Objective	13
1.3 Business Line Description	13
1.4 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources	14
1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care	14
1.4.2 Pensions Advocacy	23
1.4.3 Commemoration	25
2. Corporate Administration Business Line	29
2.1 Net Planned Spending (\$ millions) and Full Time Equivalents (FTE) ..	29
2.2 Business Line Objective	29
2.3 Business Line Description	29
2.4 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources	30
2.4.1 Corporate Administration Business Line	30
B. Veterans Review and Appeal Board Program	34
3. Veterans Review and Appeal Board Business Line	34
3.1 Net Planned Spending (\$ millions) and Full Time Equivalents (FTE) ..	34
3.2 Business Line Objective	34
3.3 Business Line Description	34
3.4 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources	35
3.4.1 Veterans Review and Appeal Board Business Line	35
Section IV: Horizontal Initiatives	37
A. Regulatory Initiatives	37
B. Sustainable Development	38
C. Quality Service	39
D. Modernization of Comptrollership	40
E. Financial Information Strategy	40
F. Universal Classification Standard	41
G. Government On-Line	42

H. Health Care Coordination Initiative	42
Section V: Financial Information	43
Table 5.1: Summary of Capital Spending by Program and Business Line	43
Table 5.2: Details on Major Crown Project Spending	43
Table 5.3: Status Report on Major Crown Projects: Benefits Redesign Project ...	44
Table 5.4: Summary of Transfer Payments	47
Table 5.5: Source of Non-respendable Revenue	48
Table 5.6: Net cost of Program(s) for the Estimates Year	49
Section VI: Other Information	51
A. Listing of Statutes and Regulations	51
B. References	54
Index	55

Section I: Minister's Message

Minister's Message



I am very pleased to present to Parliament, and the people of Canada, the Report on Plans and Priorities for the Veterans Affairs Portfolio for the 2000-01 fiscal year.

As we stand at the threshold of a new century, it is a time of promise for Canadians. We look to the future with confidence, safe in the knowledge that we are recognized throughout the world for our quality of life with a strong and democratic society and a deep sense of community.

It is, however, also a time for reflection. We look back on the events of the previous century with pride at the pivotal role our fighting forces, peacekeepers and those on the homefront played in the defence of freedom and in our ongoing quest for world peace. We commemorate the spirit of generations of Canadians who helped define what it means to be Canadian by uniting in a common cause and working together to overcome the horror of armed conflict. We owe a tremendous debt to these special Canadians and look to the enduring social and economic legacy left behind that allowed Canada to develop into the strong, progressive and internationally-respected country it is today.

Over the years, the Veterans Affairs Portfolio has been recognized as a leader in service excellence. This reputation is founded on the success the organization has achieved in responding to the evolving needs of its clients by shifting program emphasis when and where required and in providing quality service with courtesy, speed and fairness.

In the 2000-01 fiscal year, the Portfolio will continue to build on this solid foundation. Veterans Affairs Canada will carry out a major strategic planning effort that will fundamentally touch on every aspect of the organization. Consultation with stakeholders has been identified as a critical element in the development process. Once completed, our **Strategic Plan** will identify our corporate direction and strategic objectives over the next five years and serve as the blueprint to guide the organization in achieving its goals.

Against this backdrop, we will continue to pursue initiatives aimed at improving service and effectively respond to the challenges associated with the changing needs of our aging veterans as well as our younger Canadian Forces clients.

In 2000-01, the activities carried out by the Veterans Affairs Portfolio will reflect our support for the **Social Union Framework Agreement** and address those important horizontal priorities facing all organizations in the federal government such as regulatory initiatives, quality service and modern comptrollership.

We will demonstrate a strong commitment in advancing the Government's agenda outlined in the October 1999 **Speech from the Throne**. By way of example, we will continue our efforts at building upon the core competencies of our staff (e.g. disability pension adjudication, client needs' assessment, expertise in serving an aging population), strategically expand our partnership activity and extend our knowledge and information infrastructure in order to effectively carry out our contributory role in building *A Dynamic Economy for the 21st Century*. Activities underway in the Portfolio's innovative policy and program areas are highly supportive of a number of priorities, namely: *Health and Quality Care for Canadians*; *A Stronger Relationship with Canada's Aboriginal Peoples*; and, *Building Stronger Communities*. Through our work on sustainable development, we will meaningfully contribute to improving *The Quality of Our Environment* and, where feasible, offer opportunities to engage *Canada's Children and Youth*. Our commemorative programming will promote an understanding of Canada's wartime and peacekeeping involvement and demonstrate how this commitment has contributed to a *Strong and United Canada*. In support of *Canada's Place in the World*, Veterans Affairs will promote national appreciation of Canada's armed forces who now shoulder the responsibility for maintaining peace throughout the world.

In carrying out our work, client satisfaction remains the primary measure of our success and we take every opportunity to listen and respond to our clients' needs. This is consistent with our philosophy of client-centred service and is a hallmark of our tradition of service excellence. We offer our clients the opportunity to complete a comment card at every one of our points of service throughout the country. Every card is read and concerns answered. Our clients are special people and we are honoured to serve them.

The information contained in this Report on Plans and Priorities highlights our activities identified for the 2000-01 fiscal year. I look forward to reporting to you on our achievements in the Portfolio Performance Report for the period ending March 31, 2001.

A handwritten signature in black ink, reading "George Baker". The signature is fluid and cursive, with the first name "George" being larger and more prominent than the last name "Baker".

The Honourable George Baker

MANAGEMENT REPRESENTATION

Report on Plans and Priorities 2000-2001

I submit, for tabling in Parliament, the 2000-2001 Report on Plans and Priorities (RPP) for Veterans Affairs Canada.

I submit, for tabling in Parliament, the 2000-2001 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Veterans Review and Appeal Board.

To the best of my knowledge the information:

- Accurately portrays the Portfolio's mandate, plans, priorities, strategies and expected key results of the organization.
- Is consistent with Treasury Board policy and instructions and the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities*.
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

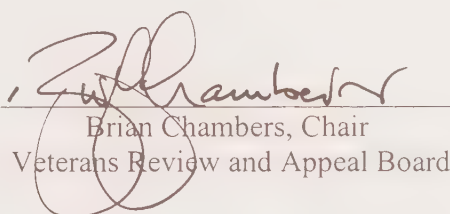
I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP's production.

This document is mainly based on the Planning, Reporting and Accountability Structure which was approved by Treasury Board Ministers on October 30, 1997, and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.



Larry Murray, Deputy Minister
Veterans Affairs Canada

February 14, 2000



Brian Chambers, Chair
Veterans Review and Appeal Board

February 16, 2000

Section II: Portfolio Overview

A. Mandate, Mission, Role and Responsibilities

Mandate and Mission

Canada has long recognized the hardship, suffering and sacrifice experienced by veterans, Canadian Forces personnel, civilians and their families during our nation's periods of armed conflict and peacekeeping. The Veterans Affairs Portfolio exists to serve them.

The Veterans Affairs (VA) Portfolio consists of:

- ▶ Veterans Affairs Canada (VAC)
- ▶ Veterans Review and Appeal Board (VRAB)

Veterans Affairs Canada's mandate is to provide benefits and services to eligible Canadians who served their country during periods of armed conflict and peacekeeping and to honour their sacrifice and achievements in the defence of freedom. Its legislative authorities are contained in the *Department of Veterans Affairs Act*, 15 other Acts of Parliament and 30 regulations and orders-in-council.

The **Veterans Review and Appeal Board's** mandate provides for full and exclusive jurisdiction to hear, determine and deal with all applications for review and appeal that may be made to the Board under the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act* and other Acts of Parliament. All matters related to appeals under this legislation are authorized under the *Veterans Review and Appeal Board Act*.

Veterans Affairs Mission Statement

To provide veterans, qualified civilians and their families with the benefits and services to which they are entitled; to promote their well-being and self-sufficiency as participating members of their communities; and, to keep the memory of their achievements and sacrifices alive for all Canadians.

Role

Since 1944, the overall role of Veterans Affairs, in cooperation with other federal departments, provincial governments and the private sector, has been to lead in the development, coordination and administration of federal policies and programs that provide support for the financial, social, mental and physical well-being of veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their dependants.

Responsibilities

Minister:

The Minister of Veterans Affairs is accountable to Parliament for Veterans Affairs Canada. The Chair of the Veterans Review and Appeal Board, an independent, quasi-judicial tribunal, reports to Parliament through the Minister and is accountable to the Minister for the use of the Board's resources.

Veterans Affairs Canada

Deputy Minister:

The Deputy Minister of Veterans Affairs Canada is responsible for two business lines under the Veterans Affairs Program and has an Associate Deputy Minister and three Assistant Deputy Ministers who report to him.

Associate Deputy Minister:

The Associate Deputy Minister reports to the Deputy Minister and, at the Deputy Minister's request, takes a lead role specific to selected issues within the business lines.

Assistant Deputy Ministers:

The Assistant Deputy Minister, **Veterans Services**, is responsible for two service lines, Pensions and Allowances and Health Care, under the Benefits and Services Business Line, and reports to the Deputy Minister.

The Assistant Deputy Minister, **Commemoration, Public Relations and Bureau of Pensions Advocates**, is responsible for two service lines, Pensions Advocacy and Commemoration, under the Benefits and Services Business line, and reports to the Deputy Minister.

The Assistant Deputy Minister, **Corporate Services**, is responsible for the Corporate Administration Business Line and reports to the Deputy Minister.

Veterans Review and Appeal Board

The **Chair, Veterans Review and Appeal Board**, is responsible for the Veterans Review and Appeal Board Business Line and reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

Figure 1: Summary of Business Lines, Expenditures, and Full Time Equivalents (FTE), 2000-01

Business Lines	\$ millions	FTE*
Veterans Affairs Program		
1. Benefits and Services Business Line	1,957.6	2,848
2. Corporate Administration Business Line	37.5	462
Veterans Review and Appeal Board Program		
3. Veterans Review and Appeal Board Business Line	9.7	123

* A Full Time Equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption and refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof.

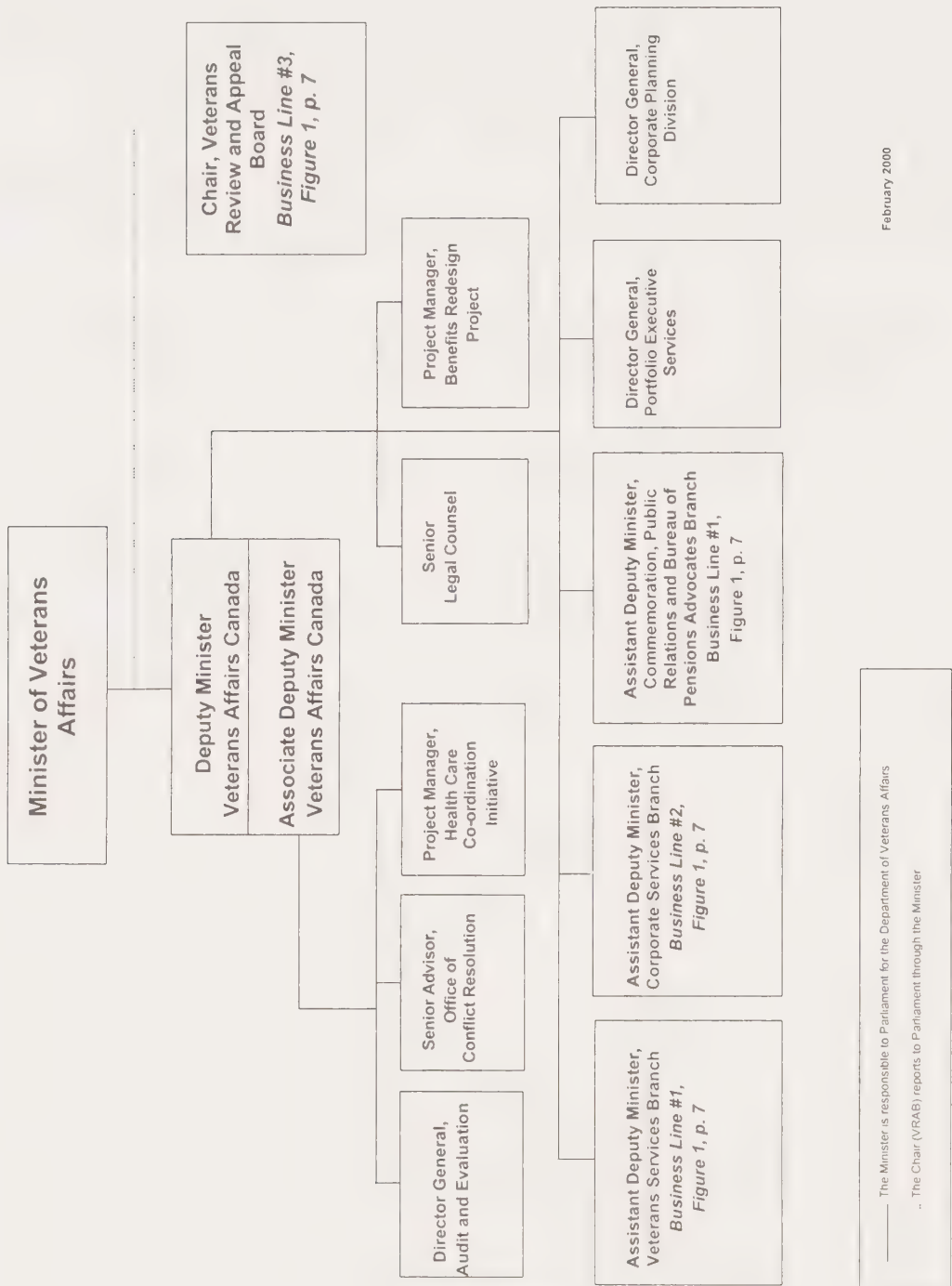
Figure 2, Veterans Affairs Portfolio Organization, on page 8, identifies organizationally the positions responsible for each business line.

B. Portfolio/Program Objectives

The Portfolio's broad-based objectives are captured in its Mission Statement. The objectives of the Portfolio reflect both our mandate and stated mission:

- **Veterans Affairs Canada**
 - ▶ contribute to the financial, physical and social health and well-being of veterans and other eligible clients in recognition of the sacrifices they made while serving their country, and to keep the memory of these sacrifices alive for all Canadians.
- **Veterans Review and Appeal Board**
 - ▶ provides clients with full opportunity to request review and appeal hearings to ensure a fair adjudicative process for disability pension and War Veterans Allowance claims.

Figure 2: Veterans Affairs Portfolio Organization



C. External Factors Influencing the Portfolio

There are a number of diverse external factors that will have an influence on the Portfolio in 2000-01, including: the need for ongoing fiscal restraint; the performance of the Canadian economy; shared jurisdiction in some program areas (e.g. health care); technological change; and, financial, legislative, administrative and workplace reforms.

For this planning period, however, we will concentrate on the following five factors:

- **Demographic Trends of the Client Base:** The overall aging and decline of the Portfolio's veteran client base, coupled with the steady increase of Canadian Forces clients poses the most significant external influence on the Program.

The VA client base is composed of three major groups: war service veterans; eligible Canadian Forces members and former members; and survivors. Traditionally, war service veterans represented the bulk of Veterans Affairs' clientele. The entire population of Canadian war service veterans, estimated at 383,000 in 1999-2000, is projected to decline by one third over the planning period, to a level of about 255,000 by 2004-2005. It is important to note that, whether or not these individuals are in receipt of benefits and services, they represent an important *constituency* for the Portfolio.

For further information:
<http://www.vac-acc.gc.ca/clients/>

The Forecast of Veterans Affairs Clients by Client Type, 1999-2003, demonstrated in Figure 3 below, projects the client population for each of these groups for the planning period.

Figure 3: Forecast of Veterans Affairs Clients by Client Type, 1999-2003

Client Type*	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
War Service Veterans	109,809	104,423	99,131	93,904
Survivors	69,565	69,257	69,012	68,813
Canadian Forces	28,320	30,075	31,798	33,532
TOTAL**	207,694	203,754	199,940	196,248

* includes clients receiving disability pensions, War Veterans Allowance, treatment, and long-term care as well as benefits and services under the Veterans Independence Program.

** due to rounding, figures may not add to totals shown.

- ▶ **War Service Veterans:** More and more veterans are coping with problems associated with aging, such as chronic ill-health, frailty, dementia and loss of mobility, which often results in increased vulnerability and dependence on others such as family members, friends, community organizations and institutions. The impact of providing services to an aging clientele has resulted in a higher demand for health care services and institutional care. In partnership with other levels of government and non-government organizations, health promotion is a key priority in terms of maintaining independence, preventing illness and improving health and quality of life.
- ▶ **Survivors:** Veterans Affairs survivor clients include widow(er)s and orphans of war service veterans or Canadian Forces clients. Primarily female, and somewhat younger than war service veterans, this client group is not anticipated to decline over the next three years; rather, client projections indicate that their numbers will remain relatively stable.
- ▶ **Canadian Forces members and former members:** The total number of Canadian Forces members is projected to increase over the next three years. Primarily male but including proportionately more females than the veterans group, members tend to be younger, have more dependants, and have different, more complex needs than their war service veteran counterparts. This will have a significant impact on the volume and complexity of work for both the Disability Pensions and Health Care Programs.

In order to effectively meet the needs of the Portfolio's diverse client groups, more staff time will be required to handle the growing requests for service. There is a corresponding need to upgrade specialized skills, enhance our knowledge in a vast range of subject areas and devote greater time and effort in the coordination of community resources.

- **Health Care:** As provincial health care programs undergo extensive reform in the interest of increasing efficiency and economy, Veterans Affairs is faced with new challenges in the administration of our programs and in the delivery of client services. From the program perspective, ongoing reviews of our health policy are conducted to make it more responsive to clients' needs as shifts occur in provincial priorities for health care services and benefits. Our goal is to ensure a seamless continuum of service between VAC programs and other service providers. Recognizing the primary responsibility that the province and local communities have in providing health care to citizens, VAC's health care program is committed to addressing any identified "gaps in care," by providing eligible clients with a range of health care services and benefits based on a holistic perspective that focuses on client needs and desired outcomes over the short and long-term.

For further information:
<http://www.vac-acc.gc.ca/providers/>

As veterans age, there will be a greater need for program flexibility and access to long-term care beds. The Review of Veterans Care Needs, an in-depth study of the expected needs of veterans over the next eight to ten years, has identified a growing demand for long-term care and a need for more care options.

- **Global Conflict:** Canada has a reputation internationally for making a difference - from our contribution to eliminating land mines to our work with the North Atlantic Treaty Organization (NATO) and the United Nations. An increased presence on the world stage by Canadian peacekeepers in support of Canada's role in building a more secure world and helping ensure peace and security in foreign lands will have a direct impact on Veterans Affairs' client population, future eligibility criteria and program design and delivery.
- **Citizen Engagement/Program Integrity:** Canadians are looking increasingly at all levels of government to consider the public's interest in carrying out their mandated responsibilities and in planning for future generations. Citizens want greater involvement in the decision-making process and in determining how their tax dollars are spent. They want less bureaucracy, improved access to government services and greater cooperation between levels of governments. Canadians desire timely, citizen-centred service with enhanced accountability for results. There is also a growing appreciation for the important role that sustainable development principles can play in all facets of the government's policy, programming and operational activities - whether this is related to the environment or the socio-economic-cultural aspects of Canadian life now and in the future.
- **Canadian Cultural Identity:** The Canadian public has displayed a growing interest in heritage programming. Canadians want to learn more about their country, its history and what makes Canada unique on the world stage. A critical part of the nation's heritage, its wartime and peacekeeping efforts, play a fundamental role in the history of the nation. The character and values displayed by Canadians during these periods of armed conflict are inextricably linked to the forging of a unique Canadian identity. There is an increasing need to promote an understanding of the broader issues related to Canada's wartime and peacekeeping involvement in terms of the causes, costs and consequences of war and the price of an enduring peace. There is also a desire on the part of Canadians to personalize this experience. Many Canadians are, themselves, in search of their own cultural roots through genealogical research and are looking to government, in increasing numbers, to furnish detailed, comprehensive information about family members' participation in war/peacekeeping efforts.

For further information:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/rma_e.html

D. Portfolio Spending Plan

The table below summarizes the Portfolio's Main Estimates, Budget and other associated adjustments to arrive at the total planned spending requirements for the entire organization. It also identifies FTE levels over the planning period.

	Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
(\$ millions)				
Budgetary Main Estimates (gross)	1,969.6	2,004.8	1,985.1	2,002.3
Total Main Estimates	1,969.6	2,004.8	1,985.1	2,002.3
Adjustments**	105.4	0.0	0.0	0.0
Net Planned Spending	2,075.0	2,004.8	1,985.1	2,002.3
Less: Non-respondable revenue	35.0	33.8	32.3	32.3
Plus: Cost of services received without charge	22.1	22.1	22.1	22.1
Net Cost of Program(s)	2,062.1	1,993.1	1,974.9	1,992.1

Full Time Equivalents	3,224	3,433	3,325	3,270
------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

** Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Annual Reference Level Update (ARLU) exercise and to include Budget initiatives.

Section III: Plans, Results and Resources

A. Veterans Affairs Program

The *Veterans Affairs Program*, delivered by VAC, provides a wide range of benefits and services principally in the areas of health care, disability pensions and income support as well as commemoration programming. Activities in 2000-01 will be delivered by a staff complement of 3,310 full time equivalents from a decentralized organization consisting of a Head Office in Charlottetown, P.E.I., the National Capital Office in Ottawa, Ontario, and a national service delivery network across Canada. The Department also operates a hospital in Ste-Anne-de-Bellevue, Quebec, and maintains battlefield memorials in Europe.

1. Benefits and Services Business Line

1.1 Net Planned Spending (\$ millions) and Full Time Equivalents (FTE)

Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
\$1,951.4	\$1,957.6	\$1,938.9	\$1,956.1
2,603 FTE	2,848 FTE	2,728 FTE	2,673 FTE

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

1.2 Business Line Objective

To contribute to the financial, physical and social health and well-being of veterans and other eligible clients in recognition of the sacrifices they made while serving their country, and to keep the memory of these sacrifices alive for all Canadians.

1.3 Business Line Description

The Benefits and Services Business Line consists of four constituent service lines: Pensions and Allowances, Pensions Advocacy, Health Care, and Commemoration. These service lines provide, in a fair and timely manner, compensation for hardships arising from disabilities and lost economic opportunities, professional legal representation, the delivery of innovative health and social programs, and programs aimed at recognizing and honouring the achievements and sacrifices of Portfolio client groups.

1.4 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
			1,918.7	1,898.6	1,915.7
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	In 2000-01, VAC will continue the ongoing delivery of compensation and health programs to the following eligible clients: Disability Pension Program (151,000 clients); War Veterans Allowance Program (15,000 clients); Veterans Independence Program (63,000 clients); Treatment Benefits (112,000 clients); and, Long-Term Care (7,400 clients).			
		Deliver special benefits to eligible Merchant Navy Veterans (MNV) or their surviving spouses in recognition of their service to Canada during the First World War, the Second World War and the Korean War. This special benefit is meant to compensate MNVs for post war demobilization benefits which were paid only to members of the Armed Forces.			
		Review of Veterans Care Needs: The Project will have finalized the evidence-based client profile of the care needs of the Canadian Forces (CF) clients; proposed revisions to service delivery requirements, procedures and program eligibility which impede service and act as barriers to Canadian Forces clients in accessing support and services; and, identified information and communications needs. VAC activities will include ongoing liaison with National Defence through the VAC-CF Project; consultation with clients, stakeholders, and staff on results and recommendations; and ongoing implementation by program areas of changes resulting from the project which respond to identified needs.			

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	<p>The Continuum of Service policy framework is designed to address gaps in programs and services for veterans and Canadian Force clients. The policy framework will facilitate the provision of services and benefits over time and their integration across jurisdictions, and has the potential to contribute to the nation's understanding of disabled and elderly populations and how their health needs can best be met. In 2000-2001, VAC will:</p> <ul style="list-style-type: none"> • develop a policy paper which can be used to plan and implement changes in programs, eligibility and service delivery; and • identify and develop applied research opportunities. 	1,918.7	1,898.6	1,915.7
			<p>Client-centred Service Approach (CCSA) as the Veterans Services Branch "business model": Implementation objectives include the cultural incorporation of the CCSA "philosophy" as the underlying approach for doing business; the operational integration of the CCSA "model" as the framework for serving clients; and the technical implementation of the CCSA "tools" on the Client Service Delivery Network (CSDN) as key new elements for client screening, assessment and care plan processes. While change to the philosophy of client service will be an ongoing evolution, the implementation of the model and the availability of the tools is scheduled for completion by January, 2001.</p>		

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
			1,918.7	1,898.6	1,915.7
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	<p>In 1998, VAC established the VAC-CF Project to serve as a focal point within the department to reshape VAC service delivery to Canadian Force members and former members. Staff from the Department of National Defence as well as VAC staff at Head Office, and in the Regions and Districts will work together to implement service improvement initiatives related to Care of the Injured which includes improving business processes, partnering initiatives and coordination of activities between both VAC and DND. Project activities, as required by the Quality of Life initiative, include: implementation of proposed amendments to the <i>Pension Act</i> and the <i>Veterans Health Care Regulations</i>; establishing a strong network between the two Departments which encourages commitment to the improvement of services for CF members; raising VAC staff awareness of CF members' needs and raising CF members awareness of VAC programs and services. An interdepartmental Steering Committee, chaired by the ADM Veterans Services Branch, VAC, and the ADM HR-Mil, DND will provide overall direction to the project.</p> <p>In Long-Term Care, a multi-year strategy has been developed which will ensure the effective provision of institutional long-term care for veterans across Canada and address many of the health care conclusions contained in the Review of Veterans Care Needs Study, the Report of the Auditor General and the Senate Sub-Committee, <i>Raising the Bar: Creating a New Standard in Veterans Health Care</i>.</p>			

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
			1,918.7	1,898.6	1,915.7
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	<p>In partnership with other levels of government and non-government organizations, VAC developed a national health promotion strategy, outlined in the Framework for Health Promotion and Education, finalized in the fall of 1999. Veterans Affairs Canada will:</p> <ul style="list-style-type: none"> • finalize a partnership agreement with Health Canada in April 2000; • implement, in partnership with the P.E.I. provincial government and Health Canada, a Tele-Hospice project on P.E.I. in 2000-01. This project will explore the use of technology in home care settings to improve the quality of life of individuals requiring home and/or palliative care; and, • sponsor a public symposium on care giver issues in May 2000. <p>VAC will also develop health promotion initiatives to benefit younger clients, supporting them in maintaining and improving their health and independence and that of their families.</p>	<p>In 2000-01, VAC will develop and begin the implementation of improvements to the Table of Disabilities and Medical Guidelines that will enable the Department to improve the consistency of assessment decisions and better articulate the reasons for assessment levels for applicants and pensioners. This task was a priority recommendation of the Senate Sub-committee on Veterans Affairs. As well, the task addresses the concerns raised in the 1998 Auditor General's Report.</p>		

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
			1,918.7	1,898.6	1,915.7
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	Complete the transfer of economic support functions into the Ontario Region (Kirkland Lake) in April 2000.			
		<p>Business procedures will be improved to enhance the timeliness of service delivery to clients in two areas: processing change of address and death notices; and turn around time for first application and special awards applications under the Disability Pension Program.</p> <p>Service Canada Initiative: VAC is working with provincial and municipal partners to establish and maintain three in-person sites to provide integrated client services to veterans and other seniors through a Memorandum of Understanding signed recently with Service Canada. In support of Service Canada, VAC and its partners will offer the following services to veterans and seniors in the three pilot sites:</p> <ul style="list-style-type: none"> • coordinated access to all health and social programs; • faster, more efficient service through joint screening and shared assessments; • accurate and complete information on services provided at all levels of government and local agencies; and, • accurate and prompt referral service to the appropriate government level or community agency where required. 			

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	Access Canada for Seniors Strategy (ACFS): VAC is working with other departments, and the public and private sectors to enhance the ability of seniors, their families and/or caregivers to access multi-jurisdictional information, services and transactions on the Internet to support their well-being and self-sufficiency in their communities. As part of the Access Canada for Seniors (ACFS) Strategy, VAC will create an ACFS Seniors Information Portal including the development of seniors life event interactions, and the eventual Government Online translations. In 2000-01, Phase 1 will provide a lens for Canadian seniors, their families and caregivers to access seniors' information on federal, provincial, and other Web sites. VAC will also partner with Industry Canada and explore the feasibility of partnering with residential care managers to host Internet sites in their facilities thereby enhancing lifestyle and recreational programming for seniors and their families. Royal Canadian Legion Projects: In 1999, Veterans Affairs conducted two pilot projects with N.S. and P.E.I. Royal Canadian Legion Commands, using technology to facilitate access to and disseminate health information with the aging client group. In 2000-01, the Department plans to expand this initiative to encompass other Provincial Legion Commands.	1,918.7	1,898.6	1,915.7

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
			1,918.7	1,898.6	1,915.7
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	<p>The VAC Post Traumatic Stress Disorder (PTSD) Committee will coordinate all VAC activities, communications, studies and initiatives in the area of PTSD and other stress-related psychiatric disorders and identify, evaluate and respond to the special needs of clients with PTSD and/or other stress-related psychiatric disorders. Activities planned for 2000 include the finalization of a report outlining gaps and issues in the management of clients with PTSD and other stress-related psychiatric disorders including recommendations for changes and improvements, the development of Psychiatric Pension Assessment Guidelines for inclusion in the Departmental Table of Disabilities, the development of an integrated Pensions and Health Care Protocol for delivering benefits and services to clients with PTSD, and the development of training modules for staff delivering benefits and services to clients with PTSD.</p> <p>The VAC Gulf War Committee will coordinate all VAC activities, communications, studies, research and initiatives related to Gulf War issues and will identify and evaluate the special needs of clients who served in the Gulf, while continuing to work towards improving VAC's response to meeting those needs. Activities planned for 2000 include developing and improving VAC's approach, communications, policies, guidelines and business processes surrounding the provision of benefits and services to Gulf War clients.</p>			

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
			1,918.7	1,898.6	1,915.7
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	Implement Release 2 of the Client Service Delivery Network which builds on the functionality of the economic support and health care programs and replaces the various legacy systems that support the delivery of the Disability Pensions Program. The scope of Release 3 has been modified to focus on support for the Client-centred Service Approach business model and new business processes. These requirements will be addressed in a series of phases during the planning period.			
		Amend Veterans Affairs' statutes and regulations to modernize the benefits and obligations of same-sex partners. Following Charter decisions of the Supreme Court of Canada, all federal government legislation will be amended to provide equivalent rights and obligations to all common-law partners, now defined as including "same-sex" partners.			
		Carry out miscellaneous amendments to veterans' legislation through the passage of an Omnibus Bill. These "Housekeeping" amendments will be non-controversial, minor in nature, and have negligible financial impact. Proposals include updates to provisions relating to the assessment of disability benefits provided by other parties, improvements in overpayment recovery and the introduction of overpayment remission for the pension program. There will be improvements in program delivery in other areas including adjudication, information exchange with other departments and programs and regulation-making formalities.			

1.4.1 Pensions and Allowances, Health Care (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Related Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions and Allowances, Health Care Service Lines		
			2000-01	2001-02	2002-03
The delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life and standard of living of Canada's veterans, eligible Canadian Forces members and former members, qualified civilians and their families in recognition of their sacrifice to the nation	Compensation for sacrifice in service to Canada Client independence and healthy lifestyle	In consultation with clients, a number of client-based service standards have been developed to address quality aspects associated with service delivery. Throughout the planning period, progress against these standards will be monitored to measure compliance and, where required, action initiated in areas that require improvement.	1,918.7	1,898.6	1,915.7

1.4.2 Pensions Advocacy

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions) Total Pensions Advocacy Service Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
			7.4	8.8	8.9
The rights of Veterans Affairs Canada clients protected through professional, legal representation in appealing decisions related to disability pensions and allowances	Clients being informed of process and their rights	Counselling by an advocate at the Bureau of Pensions Advocates (BPA) is offered to all clients who consider requesting a review or appeal of an unfavourable or partially favourable entitlement or assessment of a pension decision rendered at the first level of adjudication, or for final appeals of War Veterans Allowance decisions.			
	Professional case preparation and representation	Continue case preparation and client representation by the Bureau.			
		Continue to inform clients about their rights and the review and appeal process.			
		Ongoing peer review and feedback of cases presented by the BPA, as well as decision review by senior management, will ensure quality and professionalism in case preparation and representation.			
		Upon client request, decisions are reviewed and, where there are perceived errors of fact or errors of law in a given case, clients will be counselled regarding their rights to proceed to higher levels of adjudication.			

1.4.2 Pensions Advocacy

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Pensions Advocacy Service Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
The rights of Veterans Affairs Canada clients protected through professional, legal representation in appealing decisions related to disability pensions and allowances	Clients being informed of process and their rights	In consultation with clients, a number of client-based service standards have been developed to address quality aspects associated with service delivery. Throughout the planning period, progress against these standards will be monitored to measure compliance and, where required, action initiated in areas that require improvement.	7.4	8.8	8.9
	Professional case preparation and representation				

1.4.3 Commemoration

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions) Total Commemoration Service Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
			31.5	31.5	31.5
A knowledgeable Canadian public that recognizes the achievements and sacrifices of its citizens in the defence of freedom and appreciates the historical significance of these accomplishments in the development of Canada as a nation	Increased knowledge and public awareness of commemoration subject matters by Canadians, especially youth	<p>Education: The Program will continue to provide education products and services to students and educators throughout Canada; and foster and encourage youth engagement in commemorative subject matter through education activities and alliances.</p>			
	Veterans recognition in life and death	<p>Community Outreach: Efforts in Community Outreach are directed at developing and facilitating commemorative projects on a national and community basis and encouraging education. Examples include commemorative ceremonies, special events, history symposiums, development of commemorative elements of the VAC website, and national presentation of commemorative messages. VAC will continue to provide support for community ceremonies and other outreach activities across the country in 2000-01, when and where feasible.</p>			
		<p>Honours and Awards: Over the planning period, approximately 4,000 medals and 2,600 replacement medals per year will be issued by the Department.</p>			

1.4.3 Commemoration (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Commemoration Service Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
A knowledgeable Canadian public that recognizes the achievements and sacrifices of its citizens in the defence of freedom and appreciates the historical significance of these accomplishments in the development of Canada as a nation	Veterans recognition in life and death	<p>Pilgrimages and Ceremonies: Pilgrimages provide an opportunity to visit former battlefields and war cemeteries in order to commemorate the sacrifices and achievements of Canadian veterans. The planned schedule is:</p> <ul style="list-style-type: none"> • May 1-11, 2000 The Netherlands: to celebrate the 55th Anniversary of the liberation of the Netherlands and the end of the Second World War in Europe; • May 24-25, 2000 Commemoration/repatriation of the remains of Canada's Unknown Soldier; and, • Nov. 28 - Dec.7, 2000 Hong Kong and Japan: to commemorate the 55th Anniversary of the liberation of Hong Kong Prisoners of War. 	31.5	31.5	31.5
			<p>Veterans' Week: The week leading to Remembrance Day provides Canadians with the opportunity to pay respect and grant recognition for the efforts of Canada's veterans and peacekeepers. VAC will continue to support this nation-wide initiative throughout the time period by undertaking a diverse number of activities.</p> <p>Tomb of the Unknown Soldier: VAC will be the lead government department in support of this Royal Canadian Legion millennium project. The remains of an unknown soldier will be repatriated from Vimy and interred in the National War Memorial in Ottawa.</p>		

1.4.3 Commemoration (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions) Total Commemoration Service Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
			31.5	31.5	31.5
A knowledgeable Canadian public that recognizes the achievements and sacrifices of its citizens in the defence of freedom and appreciates the historical significance of these accomplishments in the development of Canada as a nation	Veterans recognition in life and death	<p>Funeral and Burial:</p> <ul style="list-style-type: none"> Last Post Fund: In 2000-01 VAC will gain approval for new Funeral and Burial Regulations which will transfer full authority for payment of Funeral and Burial applications to the Last Post Fund. In consultation with clients, a number of client-based service standards have been developed to address quality aspects associated with service delivery. Throughout the planning period, progress against these standards will be monitored to measure compliance and, where required, action initiated in areas that require improvement. 			
	The maintenance, preservation and showcasing of Canada's commemorative resources which are among the nation's symbols of identity	<p>Graves, Grave Markers and Cemeteries: VAC will continue grave maintenance for approximately 110,000 Canadian war dead located in 74 countries, as well as approximately 300,000 other grave sites located in about 15,000 cemeteries across Canada where service personnel, veterans and others have been laid to rest.</p> <p>Memorials: In 2000-01, further site development at Beaumont-Hamel Newfoundland Memorial may take place.</p>			

1.4.3 Commemoration (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions) Total Commemoration Service Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
			31.5	31.5	31.5
A knowledgeable Canadian public that recognizes the achievements and sacrifices of its citizens in the defence of freedom and appreciates the historical significance of these accomplishments in the development of Canada as a nation	The maintenance, preservation and showcasing of Canada's commemorative resources which are among the nation's symbols of identity	<p>Site Visitors: Throughout the reporting period, it is anticipated that the sites identified below will receive visitors in the following magnitude:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The Books of Remembrance, Parliament Hill, Ottawa, Canada (250,000); • Vimy Memorial Park, France (750,000); and, • Beaumont-Hamel Newfoundland Memorial, France (100,000). <p>In addition, eleven other European war memorials and two VAC cemeteries (located in Esquimalt, B.C., and Halifax, N.S.) are open to the public.</p>			
			<p>Canadian Virtual War Memorial: In 2000-01, efforts will be undertaken to enhance the Canadian Virtual War Memorial located on the VAC website to incorporate linkages to the Books of Remembrance.</p>		

2. Corporate Administration Business Line

2.1 Net Planned Spending (\$ millions) and Full Time Equivalents (FTE)

Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
\$114.6	\$37.5	\$35.7	\$35.7
520 FTE	462 FTE	462 FTE	462 FTE

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year, and includes forecast expenditures related to Merchant Navy Veterans payments.

2.2 Business Line Objective

To provide corporate direction and operational support services that meet the specific needs of Portfolio program delivery as well as the Minister's and the Chair's (VRAB) priorities, the requirements of Parliament and Central Agencies.

2.3 Business Line Description

The Corporate Administration Business Line is composed of the following corporate functions: Offices of the Minister, the Deputy Minister, the Associate Deputy Minister, the Assistant Deputy Minister Corporate Services, Conflict Resolution, and Access to Information and Privacy; as well as executive secretariat services (including legislation and regulation), communications, corporate planning, finance (including Property Management functions), human resources, information management, management support services, audit and evaluation, and security services. These functions provide the corporate management and administrative support which enables the organization to set direction, manage change and assess performance.

2.4 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

2.4.1 Corporate Administration Business Line

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Corporate Administration Business Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
			37.5	35.7	35.7
N/A	Portfolio resources meet corporate and program delivery needs in a cost-effective manner	<p>Strategic Plan: In 2000-01, the Department will carry out a comprehensive strategic planning project that will identify departmental direction for the next five years. As such, the Planned Activities identified in this document for the 2000-01 fiscal year and beyond may be subject to change based on the outcome of the strategic planning exercise. All modifications will be reflected in our Portfolio Performance Report for this time period.</p>			
		<p>Horizontal Initiatives: Veterans Affairs is involved in a number of horizontal initiatives to promote interdepartmental collaboration and gain efficiencies through collective action. These government-wide initiatives can be found in Section IV on page 37 of this report.</p>			
		<p>Strategic Partnership: Knowledge Economy Partnership (KEP), an alliance of federal, provincial, municipal and education partners, will focus on the following strategic priorities over the next two to three year period:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Citizen-centred service delivery; • Identification of opportunities and potential partners to advance the Knowledge Economy and Information Technology on P.E.I.; and 			

2.4.1 Corporate Administration Business Line (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Corporate Administration Business Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
N/A	Portfolio resources meet corporate and program delivery needs in a cost-effective manner	<ul style="list-style-type: none"> Human Capital - determining how the knowledge economy affects workers and how workers affect the knowledge economy. Action Plans will be developed around each of the strategic priorities, as well as the evaluation which was completed in November 1999. <p>Corporate Initiatives:</p> <ul style="list-style-type: none"> Human Resources: Major initiatives in 2000-01 will include: Universal Classification Standard (see page 41); implementation of a “Framework for Good Human Resources Management” and alignment of organizational processes; and ensuring that the Portfolio’s LaRelève initiative has relevance and meaning to individual employees at the local level. Finance: The Department will prepare to implement a new financial system, Freebalance, for April 1, 2001; migrate to a new client server Salary Management System (SCAFS); and, assess the feasibility of implementing an integrated financial and materiel/assets management system in accordance with the Shared Systems policy initiative. Training will be undertaken to prepare functional staff for the implementation of the Financial Information Strategy (see page 40), and policies will be rewritten to support changes to processes necessary to comply with FIS requirements. 	37.5	35.7	35.7

2.4.1 Corporate Administration Business Line (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Corporate Administration Business Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
			37.5	35.7	35.7
N/A	Portfolio resources meet corporate and program delivery needs in a cost-effective manner	Information Technology (IT): <ul style="list-style-type: none"> Establish a new organization model for the Departmental Information Management and Information Technology functions by implementing one Information Management/Information Technology (IM/IT) organization, and moving to a Governance Model, while maintaining a proper balance between decentralized and centralized support. The major IT initiative in 2000-01 will be the stabilization of the IM/IT infrastructure in support of the new Client Service Delivery model and the business lines of the Portfolio. 			
		<p>In 2000-01, the following three program evaluation activities will be undertaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pension Program Operations and Benefits: to ensure that current program benefits are appropriate to meet both current and changing client needs and that the pension program is operated in an effective, efficient and economical manner and in compliance with applicable legislative requirements. Veterans Affairs Canada-Canadian Forces Initiative will determine the extent to which the VAC-CF Initiative has been successful in achieving its goals. 			

2.4.1 Corporate Administration Business Line (cont'd)

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions)		
			Total Corporate Administration Business Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
N/A	Portfolio strategic initiatives and projects are assessed and performance reported	<ul style="list-style-type: none"> Results Measurement Studies - Improved Reporting to Parliament Project (IRPP): to provide support to the results measurement studies required to meet reporting commitments to Treasury Board as set out in the Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) and in the Audit and Evaluation Committee approved IRPP Results Measurement Framework (October 1998). <p>A Portfolio Performance Report (part of the statutory reporting requirements for all government departments) is tabled in Parliament on an annual basis and documents Portfolio performance achievements.</p> <p>Throughout the planning period, all major strategic initiatives and projects will be approved by the Departmental Executive Board of VAC with progress monitored and reported on a regular basis.</p> <p>The Portfolio attaches great importance to the role that both formal and informal consultation with stakeholders plays in change initiatives. Throughout the planning period, this activity will continue with emphasis in 2000-01 on consultation related to the Department's strategic planning initiative.</p>	37.5	35.7	35.7
	Stakeholder consultation on major Portfolio change initiatives				

B. Veterans Review and Appeal Board Program

The **Veterans Review and Appeal Board Program (VRAB)**, delivered by the Veterans Review and Appeal Board, an independent, quasi-judicial agency, renders decisions on reviews and appeals of disability pensions and final appeals on war veterans allowances. These activities in 2000-01 will be delivered by a staff complement of 123 full time equivalents. Appeal hearings are held primarily in Charlottetown with review hearings conducted across Canada. All activities are supported out of the Head Office in Charlottetown.

3. Veterans Review and Appeal Board Business Line

3.1 Net Planned Spending (\$ millions) and Full Time Equivalents (FTE)

Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
\$9.0	\$9.7	\$10.5	\$10.5
101 FTE	123 FTE	135 FTE	135 FTE

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

3.2 Business Line Objective

To provide clients with full opportunity to request review and appeal hearings to ensure a fair adjudicative process for disability pension and War Veterans Allowance claims.

3.3 Business Line Description

The Veterans Review and Appeal Board is an independent quasi-judicial agency adjudicating reviews and appeals of pensions as well as appeals of War Veterans Allowance cases.

3.4 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

3.4.1 Veterans Review and Appeal Board Business Line

Key Commitments to Canadians	Planned Result	Planned Activities	Resources (\$ millions) Veterans Review and Appeal Board Business Line		
			2000-01	2001-02	2002-03
Fairness in the Disability Pension and War Veterans Allowance Programs	Independent review and appeal process Consistent and timely adjudication of claims Client informed of their rights	Adjudication on review hearings, appeal hearings and reconsiderations. Monitor progress and improve upon the timeliness of service delivery by continually exploring opportunities to achieve efficiencies in the timeliness of decisions through streamlining and advances in technology. Various options will be explored and piloted in 2000-01. Continue our commitment to quality by: <ul style="list-style-type: none">the production of fully articulated decisions;evaluating feedback from a client survey on quality of service being completed in the 1999-2000 fiscal year and implementing changes where feasible; andcontinuing to identify and implement opportunities to improve our communications with clients.	9.7	10.5	10.5

Section IV: Horizontal Initiatives

A. Regulatory Initiatives

Legislation and Regulations	Planned Results
Amendments to <i>Veterans Health Care Regulations</i>	<p>Amendments pursuant to the Quality of Life initiative, to improve benefits and services for Canadian Forces personnel disabled as a result of peacetime service in other than Special Duty Areas.</p> <p>Program adjustments concerning seriously disabled veterans, income-based eligibility and chronic care.</p> <p>Address observations made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.</p> <p>Implementation of other housekeeping amendments.</p>
Modernizing benefits and obligations	<p>Modernize benefits and obligations contained in Veterans Affairs' regulations.</p>
<i>Veterans Burial Regulations 1995 and Last Post Fund Regulations, 1995</i>	<p>Merger of two regulations.</p> <p>Transfer of administration of burial program to the Last Post Fund.</p> <p>Address observations made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.</p> <p>Implementation of other housekeeping amendments.</p>
Regulatory amendments consequential to Bill C-61 (S.C. 1999, c. 10) and to upcoming omnibus legislation	<p>Regulations updated to reflect amendments to legislative framework or enabling statutes.</p> <p>Miscellaneous consequential amendments implementing government policy.</p>

Further details on these regulatory proposals may be obtained by writing to Richard Brunton, Director, Portfolio Legislation, Portfolio Executive Services at Veterans Affairs Canada, 66 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0P4. Mr. Brunton may also be contacted through the Internet at rbrunto@vac-acc.gc.ca, by telephone at (613) 996-4173 or by facsimile at (613) 941-5434.

B. Sustainable Development

Sustainable Development (SD) Strategies	Expected Results
Benefits and Services Business Line	
<p>Seek to shape social values relating to global conflict towards more sustainable ones.</p> <p>Seize opportunities to enhance promotion through use of emerging technologies.</p>	<p>Research and capture, both electronically and physically, archival material to support the Portfolio's commemorative activities.</p> <p>Develop a data base of oral interviews with veterans for a variety of public uses.</p> <p>Develop a Canadian Virtual War Memorial to promote the role of veterans in the development of Canada.</p>
Corporate Administration Business Line	
<p>Ensure that staff are aware of SD expectations and their responsibilities.</p> <p>Undertake a strategic review of the Portfolio training programs to ensure that staff are adequately equipped for the shift to sustainable operations, particularly in the areas of facility management, procurement and policy development.</p> <p>Ensure responsible stewardship of the environment in business functions.</p>	<p>Continue the development of our Environmental Management System (EMS) and the development of an EMS site on the Portfolio Intranet.</p> <p>Training and awareness modules on sustainable development and environmental management principles will be shared with all staff through electronic media.</p> <p>Appropriate staff will receive ISO 14000 training.</p> <p>Conservation and monitoring equipment for energy and water usage will be tested and, if determined feasible, will be utilized throughout the Portfolio.</p> <p>Goods and services' suppliers will be contacted regarding the elimination of packaging and or the removal of packaging upon delivery of goods and services.</p>

Sustainable Development (SD) Strategies	Expected Results
Corporate Administration Business Line (cont'd)	
Revise parking policy at major facilities and establish coordination capacity.	The parking policy guidelines will include quality of life as well as environmental issues. Approval process will be centralized to improve efficiency.
All Business Lines	
An updated Sustainable Development Strategy will be tabled in Parliament in December 2000.	The updated strategy will emphasize not only the environmental but also the social, economic and cultural principles of sustainable development and the role Veterans Affairs plays in improving the quality of life of its clients as well as the Canadian public.

For further information: http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/menu_e.html

C. Quality Service

Veterans Affairs' commitment to quality service has been widely recognized over the years. The Portfolio has adopted a step-by-step approach that builds on our past successes and encourages an organizational culture dedicated to the principles of client satisfaction, employee teamwork and continuous improvement. In adopting this strategy, we recognize that the responsibility for quality is shared by all Portfolio employees.

For further information:
http://www.tbs-sct.gc.ca/si-si/home_e.htm

The Portfolio will undertake the following quality service activities in 2000-01:

- **Service Standards:** in consultation with clients, a number of challenging service standards were developed and published in 1998. The standards address the five key drivers of client satisfaction which are: timeliness, competence, courtesy, fairness and outcome. In 2000-01, the Portfolio will continue to monitor compliance for the 21 standards contained in the *Veterans Affairs' At Your Service* brochure and will report progress achievements in the Portfolio Performance Report for the period ending March 31, 2001.

- **Client Comment Cards:** throughout the year, the Portfolio obtains feedback on the quality of its service delivery from clients and their representative organizations using both formal and informal methods. In 2000-01, the Portfolio will continue to solicit feedback on client opinion through the use of client comment cards. The results from this exercise will be reported in the Portfolio Performance Report for the period ending March 31, 2001.
- **Service Innovation:** the Portfolio will continue its participation in pilots, studies and other initiatives that are actively exploring or promoting improved service delivery. Examples include projects on integrated service delivery and service clustering (especially for seniors), co-location and strategic partnering.
- **Participation in Quality Service:** the Portfolio will continue to play an active role in a number of committees, working groups and workshops that promote service improvement and quality service.

D. Modernization of Comptrollership

The federal government is committed to modernizing its comptrollership practices by moving from an emphasis on controls and compliance to a focus on results and values. At its core, Modern Comptrollership means vigorous stewardship of public resources, a high standard of ethics, better information for decision-making and provision for appropriate parliamentary oversight. In 1999, Veterans Affairs Canada joined the ranks of nine other Departments to pilot innovations in the “Modernization of Comptrollership”. Over the next few years, VAC will fully participate and contribute to this important government-wide initiative.

For further information:

<http://www.tbs->

[sct.gc.ca/Pubs_pol/partners/dwnld/rirp-e.pdf](http://www.tbs-sct.gc.ca/Pubs_pol/partners/dwnld/rirp-e.pdf)

While initial efforts have focussed on conducting a baseline assessment to compare the Department’s comptrollership capacity against benchmarks and a common standard, the intent is to use the outcome of this assessment to establish an integrated Comptrollership Action Plan for the Department. The Plan will take the form of a “Management Agenda” dedicated to achieving the right results...results that are right for clients, right for Canadians, and right for the organization and its people. The Agenda is expected to be completed by early fiscal year 2000-01 and will embody the Department’s goals and targets for “Modernization of Comptrollership”.

E. Financial Information Strategy

The Financial Information Strategy (FIS) is a government-wide strategy to improve the quality and timeliness of financial information available throughout government, which in turn will provide increased efficiency of program and service delivery in departments (improved decision-making, planning, program delivery and reporting). FIS will implement accounting policies and procedures in the Government of Canada which are in

greater conformity with Generally Accepted Accounting Principles used in the private sector. Under FIS, accounting will be fully decentralized to departments and agencies, which will be fully accountable for the quality and timeliness of their input to central systems from which are drawn the government-wide financial statements.

For further information:

http://www.tbs-sct.gc.ca/FIS_SIF/FIS-SIF_e.html

- Preparation for full implementation of FIS on April 1, 2001, includes:
 - educating and preparing staff for their increased roles and responsibilities under FIS;
 - implementing a new integrated financial and materiel system; and,
 - revising/implementing new financial policies and procedures as well as new accounting rules.

Substantial resources will be dedicated to training all staff in the Department involved in any aspect of spending or management of resources. The Department must ensure that affected staff have the required expertise to prepare and/or use the improved financial information which FIS will provide to improve management information for decision-making purposes.

- April 1, 2001 - March 31, 2003: Implement a change management strategy to ensure that managers and staff are oriented to the new and modern means of managing resources under their care. This will include providing any follow-up or further training necessary to ensure that employees have the necessary skills to prepare, understand and interpret the information contained within the new financial system and accounting policies which support the more modern accounting and financial management environment.

F. Universal Classification Standard

The impending conversion to the new occupational groups and levels making up the Universal Classification Standard (UCS) represents the largest human resources management initiative undertaken by the government in the past thirty years. Aside from assuring that conversion to UCS meets Veterans Affairs' own business needs and is viewed as generally fair and reasonable by our employees, attention must be paid to other issues arising from implementation that are service-wide in significance.

For further information:

<http://www.tbs-sct.gc.ca/ucs-ngc/english/home.html>

In 2000-01, cross-cutting issues will include: reconciling functional group realignments and inter-departmental relativities, handling of classification grievances, developing change management strategies to deal with organizational reaction, and contributing suggestions for improvements and refinements to the Standard to ensure it continues to meet the needs of a fluid, adaptive workforce in the future.

Addressing horizontal issues such as these requires consensus-building corporate actions as no single department has the exclusive authority, expertise and/or resources to tackle them effectively. They cannot be compartmentalized along institutional lines.

Accordingly, Veterans Affairs will be looking beyond Portfolio boundaries and actively seek out opportunities to work collaboratively with other government departments and agencies to successfully manage UCS pressure points and ensure a smooth transition to the new Standard.

G. Government On-Line

Veterans Affairs will meet the Government on-Line goals of the Government of Canada in 2000-2001 and will be developing an appropriate Departmental Strategy. The Department will continue to work with its Federal partners to introduce more client-focussed and secure access to the VAC electronic environment, within the time frames established by the Treasury Board of Canada.

For further information:
http://www.tbs-sct.gc.ca/cio-dpi/home_e.html

H. Health Care Coordination Initiative

The Health Care Coordination Initiative (HCCI) is currently in the second year of a three-year Business Plan. The Business Plan outlines both the partner departments' priorities and the expected outputs for the period. The Initiative has established an Accountability Framework with Treasury Board Secretariat, against which it reports annually its outcomes to Partner Departments and Treasury Board.

The following activities are planned for 2000-01: negotiating joint agreements for services in the dental, pharmacy, audiology and vision care program areas; developing joint Standing Offers for supplies and equipment in the dental, audiology and oxygen program areas; improving program policy analysis through joint expert committees in the Pharmacy and Dental Programs; reporting to Treasury Board annually on the cost-benefit of HCCI and, by November 2000, providing a final three-year report to Treasury Board and Cabinet on the Initiative.

The Business Plan projects savings of \$4.5 Million in each of 1999-00 and 2000-01 against costs in these years of \$1.9 Million per annum. The HCCI Executive Committee has also asked HCCI to explore the possibility of joint development or procurement to support departmental initiatives related to electronic health records.

Section V: Financial Information

Table 5.1: Summary of Capital Spending by Program and Business Line

(\$ millions)	Forecast Spending 1999-2000	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
Veterans Affairs Program				
<i>Benefits and Services Business Line</i>				
Benefits Redesign Project*	23.0	8.9	0.0	0.0
Total Portfolio	23.0	8.9	0.0	0.0

* Treasury Board has approved funding, to a total of \$60 million, on a repayable loan basis. Repayment is scheduled to begin in the 2001-2002 fiscal year.

Table 5.2: Details on Major Crown Project Spending

(\$ millions)	Current Estimated Total Cost	Forecast Spending to March 31, 2000	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03	Future Year Spending Requirement
Veterans Affairs Program						
<i>Benefits and Services Business Line</i>						
Benefits Redesign Project*	98.6	89.7	8.9	0.0	0.0	0.0

* Treasury Board has approved funding, to a total of \$60 million, on a repayable loan basis. Repayment is scheduled to begin in the 2001-2002 fiscal year.

Table 5.3: Status Report on Major Crown Projects: Benefits Redesign Project

1. Description

The Benefits Redesign Project (BRP) is developing and implementing a new, integrated Client Service Delivery Network (CSDN) to support the delivery of benefits and services associated with the disability pensions, economic support and health care program areas of the Department. The CSDN is being introduced in stages, or releases. Implementation began with the first release in February 1999 with full implementation to be completed during 2000-01.

The CSDN, a technological solution for the delivery of VAC benefits and services, results in faster, high quality decisions that are consistent and standardized; faster and more accurate payment and case processing; and more comprehensive services to clients.

2. Leading and Participating Departments and Agencies

Lead Department	Veterans Affairs Canada
Contracting Authority	Public Works and Government Services Canada
Participating Departments and Agencies	Treasury Board Secretariat Public Works and Government Services Canada Senior Project Advisory Committee (SPAC) consisting of all departments that could be impacted by the project

3. Prime and Major Sub-Contractors

Prime Contractor	EDS Systemhouse Inc. 45 O'Connor Street, Suite 5000 Ottawa, Ontario K2P 1A4
Major Sub-Contractor	AGRA Monenco 1145 Hunt Club Road, Suite 600 Ottawa, Ontario K1V 0Y3

4. Major Milestones

Major Milestones	Date
Project Commencement	April 1993
Initiation (Concept) Phase	August 1993
Preliminary Project Approval - Definition Phase	February 1995
Effective Project Approval - Implementation Phase	October 1997
- Gate 1 Certification	November 1998
- Release 1	February 1999
- Gate 2 Certification	November 1999
- Release 2	October 2000
- Gate 3 Certification	November 2000
- Release 3	November 2000
- Project Closeout	December 2000

5. Progress Report and Explanation of Variances

The Benefits Redesign Project has been underway since 1993 and, on October 30, 1997, the Department received Treasury Board approval to complete the project at a total estimated cost of \$95.2 million.

Funding is shared between the Department and Treasury Board. Treasury Board's contribution is an interest-bearing loan of \$60 million.

In accordance with Major Crown Project policy and the *Enhanced Framework for the Management of Information Technology Projects*, gates have been established by Treasury Board. Funding will be released in stages when the requirements of a gate have been met.

The requirements for the first project gate were met in November 1998 at which time Treasury Board released the frozen allotment of funds required to proceed to the second project gate. The requirements for the second project gate have also been met and a progress report has been submitted to the Treasury Board Secretariat requesting release of the frozen allotment of funds to proceed to the third and final gate.

On February 15, 1999, CSDN Release 1 became the official “system of record” for the delivery of War Veterans Allowance (WVA) and for determining the eligibility of Canada Service Veterans (CSV) for health care programs and services. WVA monthly payments are now being processed using the CSDN. WVA legacy systems have been deactivated.

Release 2, which will support the delivery of the Disability Pensions Program, is now scheduled for implementation in October 2000. The Department has determined that the functionality of the Veterans Independence Program, originally targeted to be split between Releases 3 and 4, would be delivered more cost-effectively through alternative service delivery arrangements.

The scope for Release 3 has been modified to focus on support for the Client-centred Service Approach (CCSA) business model and new business processes. Early Release 3 deliverables have been included in Release 1 to provide needed automated support to the CCSA project sites. Additional Release 3 requirements are expected to be addressed in a series of phases with required functionality in place in order for project closeout to occur by December 2000.

Delays in the project schedule have impacted the implementation dates for the Releases, but have only marginally increased the overall estimated cost of the project - \$98.57 million, which represents an increase of \$3.37 million from the original estimate developed in 1997.

6. Industrial Benefits

To ensure that businesses have an opportunity to use the Benefits Redesign Project to develop their competitive positions to enhance their abilities to undertake similar projects elsewhere, the contract with EDS Systemhouse Inc. includes industrial regional benefits objectives which will be evaluated as the project progresses.

7. Summary of Non-recurring Expenditures

(\$ millions)	Currently Estimated Total Expenditure	Forecast Expenditures to March 31, 2000	Planned Spending 2000-01	Future Years' Requirements
Benefits Redesign Project *	98.6	89.7	8.9	-
<i>Benefits and Services Business Line</i>				

* Treasury Board has approved funding, to a total of \$60 million, on a repayable loan basis. Repayment is scheduled to begin in the 2001-2002 fiscal year.

Table 5.4: Summary of Transfer Payments

(\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
Grants				
Veterans Affairs Program				
<i>Benefits and Services Business Line</i>	1,247.5	1,265.1	1,282.9	1,300.8
<i>Corporate Administration Business Line</i>	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Grants	1,247.5	1,265.1	1,282.9	1,300.8
Contributions				
Veterans Affairs Program				
<i>Benefits and Services Business Line</i>	159.5	164.7	166.7	169.9
Total Contribution	159.5	164.7	166.7	169.9
Other Transfer Payments	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Other Transfer Payments	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Grants, Contributions and Other Transfer Payments	1,407.0	1,429.8	1,449.6	1,470.7

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Table 5.5: Source of Non-respondable Revenue

(\$ millions)	Forecast Revenue 1999-2000	Planned Revenue 2000-01	Planned Revenue 2001-02	Planned Revenue 2002-03
Veterans Affairs Program				
Provincial hospital and medical insurance plans	20.5	20.0	19.5	19.5
Other in-patient hospital services	7.0	6.5	5.5	5.5
Recovery of pensions from foreign governments and services to foreign veterans	2.0	2.0	2.0	2.0
Refunds of previous year's expenditures	4.5	4.5	4.5	4.5
Other	1.0	0.8	0.8	0.8
Sub-Total	35.0	33.8	32.3	32.3
Veterans Review and Appeal Board Program	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Non-respondable Revenue	35.0	33.8	32.3	32.3

Table 5.6: Net cost of Program(s) for the Estimates Year

(\$ millions)	Veterans Affairs Program	Veterans Review and Appeal Board Program	Total
Net Planned Spending	1,995.1	9.7	2,004.8
<i>Plus: Services received without charge:</i>			
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	11.2	0.5	11.7
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS	8.4	0.4	8.8
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	1.2	0.0	1.2
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	0.4	0.0	0.4
	21.2	0.9	22.1
<i>Less: Respendable Revenue</i>	0.0	0.0	0.0
<i>Less: Non-respendable Revenue</i>	33.8	0.0	33.8
2000-2001 Net cost of Program	1,982.5	10.6	1,993.1

Section VI: Other Information

A. Listing of Statutes and Regulations

Legislation Administered and Associated Regulations

The Minister has sole responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Army Benevolent Fund Act</i>	R.S.C. 1970, c. A-16, as amended
<i>Children of Deceased Veterans Education Assistance Act</i>	R.S.C. 1985, c. C-28, as amended
<i>Department of Veterans Affairs Act</i>	R.S.C. 1985, c. V-1, as amended
<i>Civilian War-related Benefits Act</i>	R.S.C. 1985, c. C-31, as amended
<i>Pension Act</i>	R.S.C. 1985, c. P-6, as amended
<i>Returned Soldiers' Insurance Act, The</i>	S.C. 1920, c. 54, as amended
<i>Soldier Settlement Act</i>	R.S.C. 1927, c. 188, as amended
<i>Special Operators War Service Benefits Act</i>	R.S.C. 1952, c. 256
<i>Supervisors War Service Benefits Act</i>	R.S.C. 1952, c. 258
<i>Veterans Benefit Act</i>	R.S.C. 1970, c. V-2, as amended
<i>Veterans Insurance Act</i>	R.S.C. 1970, c. V-3, as amended
<i>Veterans' Land Act</i>	R.S.C. 1970, c. V-4, as amended
<i>Veterans Review and Appeal Board Act</i>	S.C. 1994-95, c. 18, as amended
<i>War Service Grants Act</i>	R.S.C. 1970, c. W-4, as amended
<i>War Veterans Allowance Act</i>	R.S.C. 1985, c. W-3, as amended
<i>Women's Royal Naval Services and the South African Military Nursing Service (Benefits) Act</i>	R.S.C. 1952, c. 297

The Minister shares responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Aeronautics Act</i> , section 9	R.S.C. 1985, c. A-2, s. 9, as amended (Minister of Transport)
<i>Appropriation Act</i> No. 10, 1964, National Defence vote 58a	S.C. 1964, c. 34, Sch. B, National Defence vote 58a (Minister of National Defence)
<i>Halifax Relief Commission Pension Continuation Act</i>	S.C. 1974-75-76, c. 88, as amended (Minister of Finance)
<i>Indian (Soldier Settlement Act)</i>	R.S.C. 1927, c. 98, as amended (Minister of Indian Affairs and Northern Development)
<i>Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Act</i> , section 5	R.S.C. 1970, c. R-10, s. 5, (Solicitor General)
<i>Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act</i> , sections 32 to 34	R.S.C. 1985, c. R-11, s. 32-34 (Solicitor General)

Legislation Administered and Associated Regulations (cont'd)

The Minister has sole responsibility to Parliament for the following regulations and orders:

<i>Army Benevolent Fund Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 358
<i>Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1578, as amended
<i>Award Regulations</i>	SOR/96-66, as amended
<i>Canadian Volunteer Service Medal Order</i>	SI/94-62, as amended
<i>Charlottetown, Prince Edward Island as Head Office of the Veterans Review and Appeal Board, Order Designating</i>	SI/96-66
<i>Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 399, as amended
<i>Civilian Government Employees (War) Compensation Order</i>	P.C. 1944-45/8848
<i>Deceased or Former Members Dependents Payment Order</i>	C.R.C. 1978, c. 1599
<i>Delegation of Powers (VLA) Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1588, as amended
<i>Execution of Purchase of Property Documents Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1590
<i>Gallantry Awards Order</i>	SI/90-95, as amended
<i>Guardianship of Veterans' Property Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1579
<i>Infant or Person of Unsound Mind Payment Order</i>	C.R.C. 1978, c. 1600
<i>Last Post Fund Regulations, 1995</i>	SOR/95-468
<i>Memorial Cross Order (World War I)</i>	C.R.C. 1978, c. 1622, as amended
<i>Memorial Cross Order (World War II)</i>	C.R.C. 1978, c. 1623, as amended
<i>Merchant Seamen Vocational Training Order, The</i>	SOR/49-533
<i>Pension and Allowance Adjustment Regulations</i>	SOR/91-620, as amended
<i>Pensioners Training Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1581, as amended
<i>Prescribed Persons and Organizations Regulations</i>	SOR/96-68
<i>Returned Soldiers' Insurance Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1390
<i>Vetcraft Shops Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1582
<i>Veterans Allowance Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1602, as amended
<i>Veterans Burial Regulations, 1995</i>	SOR/95-467
<i>Veterans Health Care Regulations</i>	SOR/90-594, as amended
<i>Veterans Insurance Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1587
<i>Veterans Review and Appeal Board Regulations</i>	SOR/96-67
<i>Veterans Treatment Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1585, as amended
<i>Veterans' Land Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1594, as amended
<i>War Service Grants Regulations</i>	C.R.C. 1978, c. 1601

Legislation Administered and Associated Regulations (cont'd)

The Minister shares responsibility to Parliament for the following regulations and orders:

Flying Accidents Compensation Regulations

C.R.C. 1978, c. 10, as amended
(the Minister of Transport)

Special Duty Area Pension Order

C.R.C. 1978, c. 350, as amended
(the Minister of National Defence)

Special Forces Superannuation Regulations

C.R.C. 1978, c. 1586 (the President of
the Treasury Board)

B. References

Corporate Planning Division is responsible for coordinating the development of both the Report on Plans and Priorities (RPP) and the associated Departmental Performance Report (DPR). For more information about these reports, please contact:

**Director General
Corporate Planning Division
Veterans Affairs Canada
P.O. Box 7700 (I.B. 046)
Charlottetown, P.E.I. C1A 8M9**

**Telephone: (902) 566-8150
Facsimile: (902) 368-0437
Electronic mail: *plan@vac-acc.gc.ca***

Index

Access Canada for Seniors Strategy	19
Benefits Redesign Project	43-46
Bureau of Pensions Advocates	6, 23, 24
Business Lines	6-8, 39
Benefits and Services	6, 7, 13-28, 38, 39
Corporate Administration	6, 7, 29-33, 38, 39
Veterans Review and Appeal Board	5-7, 34, 35, 39
Canadian Cultural Identity	11
Canadian Virtual War Memorial	28, 38
Citizen Engagement/Program Integrity	11
Client Service Delivery Network	21, 44-46
Client-centred Service Approach	15, 21, 46
Commemoration	25-28
Compensation and Health Programs	14
Continuum of Service	10, 15
Corporate Initiatives	31
Demographic Trends	9-11
Evaluation	32, 33
Financial Information Strategy	31, 40, 41
Funeral and Burial	27
Global Conflict	11, 38
Government On-Line	42
Graves, Grave Markers and Cemeteries	27
Gulf War	20
Health Care	6, 9-11, 37, 42
Health Care Coordination Initiative	42
Health Promotion	17
Honours and Awards (Medals)	25
Horizontal Initiatives	30, 37-42
Key Commitments to Canadians	14-28, 30-33, 35
Knowledge Economy Partnership	30, 31
Last Post Fund	27, 37
Long-Term Care	9-11, 14, 16
Management Representation	3
Modernization of Comptrollership	40
Organization Chart	8
Pilgrimages and Ceremonies	26
Post Traumatic Stress Disorder	20
Quality Service	39, 40
Regulatory Initiatives	37
Review of Veterans Care Needs	11, 16
Royal Canadian Legion Projects	19

Service Canada Initiative	18
Service Standards	22, 24, 27, 39
Strategic Plan	1, 30, 33
Sustainable Development (SD) Strategies	38, 39
Table of Disabilities and Medical Guidelines	17
Universal Classification Standard	31, 41, 42
VAC-CF Initiative	16
Veterans' Week	26

Stratégie d'information financière	36, 45, 46
Stratégies de développement durable (DD)	42, 43
Syndrome de stress post-traumatique	24
Table des invalidités et Directives médicales	21
Tendances démographiques	9-12
Tombes, pierres tombales et cimetières	32

Index

Approche pour un service axé sur le client	25, 52
Bureau des services juridiques des pensions	6, 27, 28
Commémoration	29-32
Conflits dans le monde	11, 42
Continuité harmonisée des services	11, 17
Déclaration de la direction	3
Décorations et citations (médailles)	29
Engagement des citoyens(ennes) - intégrité des programmes	12
Évaluation	33, 35, 37
Fonds du Souvenir	31, 41
Funérailles et inhumations	31
Gouvernement en direct	47
Guerre du Golfe	24
Identité culturelle canadienne	12
Initiative de Coordination des soins de santé	47
Initiative Service Canada	22
Initiatives horizontales	34, 35, 41-47
Initiatives ministérielles	35, 36
L'Examen des besoins en soins des anciens combattants	11, 17
Mesures réglementaires	41
Modernisation de la fonction de contrôleur	44
Monument virtuel canadien à la guerre	42
Norme générale de classification	35, 46
Normes de service	26, 28, 31, 44
Organigramme du portefeuille des Anciens Combattants	8
Partenariat dans l'économie du savoir	34
Plan stratégique	1, 34, 38
Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	16-32, 34-38, 40
Programmes d'indemnisation et de santé	16
Projet ACC-FC	18
Projet de remaniement des prestations	49-53
Projets de la Légion royale canadienne	23
Promotion de la santé	20
Réseau de prestation des services aux clients	25, 50-52
Secteurs d'activités	6-8, 43
Administration ministérielle	7, 33-38, 42, 43
Prestations et services	6, 7, 15-32, 42, 43
Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	5-7, 9, 39, 40, 43
Service de qualité	43, 44
Soins de longue durée	10, 11, 16, 19
Soins de santé	6, 9, 10, 15, 41, 47
Stratégie Accès Canada pour les aînés	23

B. Références

La direction générale de la planification ministérielle est chargée de la coordination de la préparation du *Rapport sur les plans et les priorités (RPP)* et du *Rapport sur le rendement du Ministère (RRM)* relatif. Pour de plus amples renseignements sur ces rapports, veuillez communiquer avec :

Directeur général
Direction générale de la planification ministérielle
Anciens Combattants Canada
C.P. 7700 (C.I. 046)
Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8M9
Nº de téléphone : (902) 566-8150
Nº de télécopieur : (902) 368-0437
Courrier électronique : plan@vac-acc.gc.ca

Lois appliquées et règlements connexes (suite)

Le Ministre partage la responsabilité de l'application des règlements, décrets et ordonnances suivants devant le Parlement :

Décret sur la pension dans les zones de service spécial

C.R.C. 1978, ch. 350, modifié

Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation

C.R.C. 1978, ch. 10, modifié
(ministre de la Défense nationale)

Règlement sur la pension de retraite des membres d'un

C.R.C. 1978, ch. 1586 (président du
(ministre des Transports)

contingent spécial

Conseil du Trésor)

Lois appliquées et règlements connexes (suite)

Le Ministre assume l'entière responsabilité de l'application des règlements, décrets et ordonnances suivants devant le Parlement :

Décret désignant Chawlietown (Île-du-Prince-Édouard) comme le siège du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	TR/96-66
Décret sur la Croix du Souvenir (Première Guerre mondiale)	C.R.C. 1978, ch. 1622, modifié
Décret sur la Croix du Souvenir (Seconde Guerre mondiale)	C.R.C. 1978, ch. 1623, modifié
Décret concernant la formation professionnelle des marins marchands	DORS/49-533
Décret sur la Médaille canadienne des Volontaires	TR/94-62, modifié
Décret sur les prestations pour bravoure	TR/90-95, modifié
Ordonnance sur l'indemnisation des employés civils (Guerre) de l'État	C.P. 1944-45/8848
Ordonnance sur le paiement à un enfant ou à une personne qui n'est pas saine d'esprit	C.R.C. 1978, ch. 1600
Ordonnance sur le paiement aux personnes à charge de membres décédés ou d'anciens membres	C.R.C. 1978, ch. 1599
Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés	C.R.C. 1978, ch. 399, modifié
Règlement sur l'ajustement annuel des pensions et allocations	C.R.C. 1978, ch. 1602, modifié
Règlement sur l'assurance des anciens combattants	C.R.C. 1978, ch. 1587
Règlement sur l'assurance des soldats de retour	C.R.C. 1978, ch. 1390
Règlement sur les ateliers d'anciens combattants	C.R.C. 1978, ch. 1582
Règlement sur les compensations	DORS/96-66, modifié
Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants	C.R.C. 1978, ch. 1579
Règlement sur la délégation des pouvoirs (LTAC)	C.R.C. 1978, ch. 1588, modifié
Règlement sur la désignation de personnes et d'organisations	DORS/96-68
Règlement sur le Fonds de bienfaisance de l'armée	C.R.C. 1978, ch. 358
Règlement sur les fonds de secours (allocations aux anciens combattants et allocations de guerre pour les civils)	C.R.C. 1978, ch. 1578, modifié
Règlement sur les frais de sépulture des anciens combattants	C.R.C. 1978, ch. 1581, modifié
admissibles (Last Post Fund)	DORS/95-468
Règlement sur les indemnités de service de guerre	C.R.C. 1978, ch. 1601
Règlement de 1995 sur les sépultures des anciens combattants	DORS/95-467
Règlement sur la signature de documents visant l'achat de propriétés	C.R.C. 1978, ch. 1590
Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants	DORS/90-594, modifié
Règlement sur les terres destinées aux anciens combattants	C.R.C. 1978, ch. 1594, modifié
Règlement sur le traitement des anciens combattants	C.R.C. 1978, ch. 1585, modifié
Règlement sur le Tribunal d'appel des anciens combattants (révision et appel)	DORS/96-67

Section VI : Autres renseignements

A. Liste des lois et règlements

Lois appliquées et règlements connexes

Le Ministre assume l'entière responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :	<p>Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés</p> <p>Loi sur les allocations aux anciens combattants</p> <p>Loi sur l'assurance des anciens combattants</p> <p>Loi de l'assurance des soldats de retour</p> <p>Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants</p> <p>Loi sur le Corps féminin de la Marine royale et le South African Military Nursing Service (Service sud-africain d'infirmières militaires) [Prestations]</p> <p>Loi d'établissement des soldats</p> <p>Loi sur le Fonds de bienfaisance de l'armée</p> <p>Loi sur les indemnités de service de guerre</p> <p>Loi sur le ministère des Anciens Combattants</p> <p>Loi sur les pensions</p> <p>Loi sur les prestations de guerre pour les civils</p> <p>Loi sur les prestations de service de guerre destinées aux agents spéciaux</p> <p>Loi sur les prestations de service de guerre pour les surveillants</p> <p>Loi sur les terres destinées aux anciens combattants</p> <p>Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)</p>
<p>L.R.C. 1985, ch. C-28, modifiée</p> <p>L.R.C. 1985, ch. W-3, modifiée</p> <p>S.R.C. 1970, ch. V-3, modifiée</p> <p>S.C. 1920, ch. 54, modifiée</p> <p>S.R.C. 1970, c. V-2, modifiée</p> <p>S.R.C. 1952, ch. 297</p> <p>S.R.C. 1927, ch. 188, modifiée</p> <p>S.R.C. 1970, ch. A-16, modifiée</p> <p>S.R.C. 1970, ch. W-4, modifiée</p> <p>L.R.C. 1985, ch. V-1, modifiée</p> <p>L.R.C. 1985, ch. P-6, modifiée</p> <p>L.R.C. 1985, ch. C-31, modifiée</p> <p>S.R.C. 1952, ch. 256</p> <p>S.R.C. 1952, ch. 258</p> <p>S.R.C. 1970, ch. V-4, modifiée</p> <p>L.C. 1994-95, ch. 18, modifiée</p>	<p>Le Ministre partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :</p> <p>L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 9, modifiée</p> <p>(ministre des Transports)</p> <p>S.R.C. 1970, ch. R-10, art. 5,</p> <p>(Solliciteur général)</p> <p>S.R.C. 1927, ch. 98, modifiée</p> <p>(ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien)</p> <p>L.R.C. 1985, ch. R-11, art. 32-34</p> <p>(Solliciteur général)</p> <p>S.C. 1974-75-76, ch. 88, modifiée</p> <p>(ministre des Finances)</p> <p>S.C. 1964, ch. 34, ann. B, Défense nationale, crédit n° 58a (ministre de la Défense nationale)</p>
	<p>Loi sur l'aéronautique, article 9</p> <p>Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada, article 5</p> <p>Loi sur les Indiens (Etablissement des soldats)</p> <p>Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada, articles 32 à 34</p> <p>Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Haïfax</p> <p>Loi des subsides n° 10 de 1964, crédit n° 58a de Défense nationale</p>

Tableau 5.6 : Coût net des programmes pour l'année budgétaire

Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	Total	(en millions de dollars)	
		Dépenses prévues nettes	
		1 995,1	9,7
		2 004,8	
		Plus: Services reçus sans frais:	
		Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	
		11,2	0,5
		11,7	
		Contributions comprenant la part des employeurs des cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le SCT	
		8,4	0,4
8,8			
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada			
1,2	0,0		
Traitement et coûts des services juridiques connexes fournis par le ministère de la Justice Canada			
0,4	0,0		
Moins : Recettes disponibles			
21,2	0,9		
Moins : Recettes des disponibles			
33,8	0,0		
Moins : Recettes non disponibles			
33,8	0,0		
Coût net du programme pour 2000-2001			
1 982,5	10,6		
1 993,1			

Tableau 5.5 : Source des recettes non disponibles

(en millions de dollars)				
Prévisions des recettes 1999-2000	Recettes prévues 2000-2001	Recettes Prévues 2001-2002	Recettes prévues 2002-2003	
Programme des Anciens Combattants				
20,5	20,0	19,5	19,5	Régimes provinciaux d'assurance médicale et d'hospitalisation
7,0	6,5	5,5	5,5	Autres services aux malades hospitalisés
2,0	2,0	2,0	2,0	Recouvrement des pensions de gouvernements étrangers et services aux anciens combattants étrangers
4,5	4,5	4,5	4,5	Remboursement des dépenses de l'année précédente
1,0	0,8	0,8	0,8	Autres
35,0	33,8	32,3	32,3	Total provisoire
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)				
0,0	0,0	0,0	0,0	
35,0	33,8	32,3	32,3	Total des recettes non disponibles

Tableau 5.4 : Sommaire des paiements de transfert

	Prévisions de dépenses 1999-2000*	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Subventions				
Programme des Anciens Combattants				
<i>Secteur d'activités des prestations et services</i>	1 247,5	1 265,1	1 282,9	1 300,8
<i>Secteur d'activités de l'administration ministérielle</i>	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des subventions	1 247,5	1 265,1	1 282,9	1 300,8
Contributions				
Programme des Anciens Combattants				
<i>Secteur d'activités des prestations et services</i>	159,5	164,7	166,7	169,9
<i>Total des contributions</i>	159,5	164,7	166,7	169,9
Autres paiements de transfert	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des autres paiements de transfert	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des subventions, des contributions et des autres paiements de transfert	1 407,0	1 429,8	1 449,6	1 470,7

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

7. Sommaire des dépenses non répétitives

(en millions de dollars)	Dépenses estimatives totales actuelles	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 2000	Dépenses prévues 2000-2001	Besoins pour les exercices ultérieurs
Projet de remaniement des prestations * Secteur d'activités des prestations et services	98,6	89,7	8,9	-

* Le Conseil du Trésor a approuvé l'octroi d'un prêt remboursable de 60 millions de dollars. Le remboursement doit s'effectuer à compter de l'exercice 2001-2002.

Le 15 février 1999, la Version 1 du RPSC est devenue le « système d'enregistrement » officiel du traitement des allocations aux anciens combattants (AAC) et de l'admissibilité des anciens combattants ayant servi au Canada (ACSC) aux programmes et aux services de soins de santé. Les versements mensuels d'AAC sont désormais traités dans le RPSC, et les anciens systèmes de l'AAC ont été désactivés.

La Version 2, qui permettra d'assurer la prestation du Programme des pensions d'invalidité, doit être mise en oeuvre en octobre 2000. Par ailleurs, le Ministère a établi que les fonctions relatives au Programme pour l'autonomie des anciens combattants, qui devaient au départ être partagées entre les versions 3 et 4, pourraient être exécutées de façon plus rentable grâce à d'autres modes de prestation.

La portée de la Version 3 a été modifiée afin de mettre l'accent sur le soutien du modèle administratif et des nouveaux procédés administratifs de l'Approche pour un service axé sur le client (ASAC). Des prototypes des produits livrables de la Version 3 ont été intégrés à la Version 1 afin d'offrir aux bureaux pilotes de l'ASAC le soutien automatisé voulu. Quant aux exigences additionnelles relatives à la Version 3, elles seront satisfaites graduellement, et toutes les fonctions devront être installées d'ici juillet 2000 afin que le projet soit terminé, comme prévu, en septembre 2000.

Les retards éprouvés dans l'exécution du projet ont eu des répercussions sur les dates de mise en oeuvre des diverses versions, mais n'ont accru que légèrement les coûts estimatifs du projet, lesquels sont passés à 98,57 millions de dollars, soit 3,37 millions de dollars au-dessus du budget original établi en 1997.

6. Retombées industrielles

Pour faire en sorte que les entreprises aient l'occasion de se servir du Projet de remaniement des prestations afin d'améliorer leur position concurrentielle et d'accroître leur capacité de s'attaquer à d'autres projets similaires, le contrat conclu avec la société EDS Systemhouse Inc. comprend des objectifs à l'égard des retombées industrielles régionales, lesquelles seront évaluées au fur et à mesure de l'avancement du projet.

4. Principaux jalons

Principaux jalons	Date
Lancement du projet	avril 1993
Etape de lancement (concept)	août 1993
Approbation préliminaire du projet - Etape de définition	février 1995
Approbation effective du projet - Etape de mise en oeuvre	octobre 1997
- Certification de la 1 ^{re} borne	novembre 1998
- 1 ^{re} version	février 1999
- Certification de la 2 ^e borne	novembre 1999
- 2 ^e version	octobre 2000
- Certification de la 3 ^e borne	novembre 2000
- 3 ^e version	novembre 2000
- Clôture du projet	décembre 2000

5. Rapports d'étape et explications des écarts

Le Projet de remaniement des prestations se poursuit depuis 1993, et le 30 octobre 1997 le Ministère a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour terminer le projet, dont le coût total estimé s'élève à 95,2 millions de dollars.

Le Ministère et le Conseil du Trésor (CT) se partagent le financement du projet; la contribution du CT consiste dans un prêt à intérêt de 60 millions de dollars.

En conformité avec la politique des grands projets de l'Etat et le *Cadre amélioré pour la gestion des projets de technologie de l'information*, le Conseil du Trésor a défini des bornes pour le projet. Le Conseil du Trésor accordera des fonds lorsque les exigences d'une borne seront rencontrées.

Les exigences relatives à la première borne du projet ont été satisfaites en novembre 1998, et le Conseil du Trésor a alors libéré de l'affectation bloquée les fonds nécessaires à la réalisation de la deuxième borne. Les exigences relatives à la deuxième borne ont également été satisfaites et, dans un rapport d'étape remis au Secrétaire du Conseil du Trésor, le Ministère a demandé le déblocage des fonds nécessaires à la réalisation de la troisième et dernière borne du projet.

Tableau 5.3 : Rapport d'étape sur les grands projets de l'État : Projet de remaniement des prestations

1. Description

L'équipe du Projet de remaniement des prestations (PRP) élabore et met en oeuvre un nouveau Réseau de prestation des services aux clients (RPSC) intégré pour appuyer la prestation des avantages et des services qui sont liés aux domaines des pensions d'invalidité, du soutien financier et du programme de soins de santé du Ministère. Le RPSC est mis en oeuvre graduellement, par étapes ou versions. La première version a été lancée en février 1999, et le système doit être entièrement installé au cours de l'exercice 2000-2001.

Le RPSC, la solution technologique à la prestation des avantages et des services d'ACC, accélère la prise de décisions de qualité, cohérentes et uniformes, accroît la rapidité et l'exactitude du traitement des paiements et des cas et permet d'offrir des services plus complets aux clients.

2. Ministère ou organisme directeur et ministères et organismes participants

Ministère directeur :	Anciens Combattants Canada
Autorité contractante :	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ministères et organismes participants :	Secrétariat du Conseil du Trésor Travaux publics et Services gouvernementaux Canada Comité consultatif supérieur (CCS), formé de représentants de tous les ministères qui pourraient être touchés.

3. Entrepreneur principal et sous-traitants principaux

Entrepreneur principal :	EDS Systemhouse Inc., 45, rue O'Connor, bureau 5000, Ottawa (Ontario) K2P 1A4
Sous-traitant principal :	AGRA Monenco, 1145, ch. Hunt Club, bureau 600, Ottawa (Ontario) K1V 0Y3

Section V : Renseignements financiers

Tableau 5.1 : Sommaire des dépenses d'immobilisations, par programme et par secteur d'activités

(en millions de dollars)	Prévisions de dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Programme des Anciens Combattants Secteur d'activités des prestations et services Projet de remaniement de prestations*	23,0	8,9	0,0	0,0
	23,0	8,9	0,0	0,0
Total du Portefeuille	23,0	8,9	0,0	0,0

* Le Conseil du Trésor a approuvé l'octroi d'un prêt remboursable de 60 millions de dollars. Le remboursement doit s'effectuer à compter de l'exercice 2001-2002.

Tableau 5.2 : Renseignements sur les dépenses des grands projets d'immobilisations

(en millions de dollars)	Coût total estimatif actuel	Coût prévu jusqu'au 31 mars 2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003	Besoins pour les exercices ultérieurs
Programme des Anciens Combattants Secteur d'activités des prestations et services Projet de remaniement des Prestations*	98,6	89,7	8,9	0,0	0,0	0,0

* Le Conseil du Trésor a approuvé l'octroi d'un prêt remboursable de 60 millions de dollars. Le remboursement doit s'effectuer à compter de l'exercice 2001-2002.

G. Gouvernement en direct

Le Portefeuille des Anciens Combattants atteindra, au cours de l'exercice 2000-2001, les objectifs du Gouvernement en direct fixés par le gouvernement du Canada et élaborera une stratégie ministérielle pertinente. Le Ministère continuera de collaborer avec ses partenaires fédéraux pour assurer un accès davantage axé sur le client et plus sécuritaire à l'environnement électronique d'ACC, dans les délais fixés par le Conseil du Trésor du Canada.

H. Initiative de coordination des soins de santé

L'Initiative de coordination des soins de santé (ICSS) en est à la deuxième année d'un plan d'activités triennal. Le plan d'activités présente les priorités des ministères partenaires et les résultats escomptés pour la période. L'initiative a permis de mettre sur pied un cadre de responsabilisation en collaboration avec le Secrétaire du Conseil du Trésor, grâce auquel le Ministère rend compte chaque année de ses résultats aux ministères partenaires et au Conseil du Trésor.

Les activités suivantes sont prévues en 2000-2001 : la négociation d'accords communs sur les services liés aux programmes de soins dentaires, de pharmacie, d'audiologie, et de soins de la vue; l'élaboration d'offres permanentes communes sur les fournitures et le matériel dans les domaines des programmes de soins dentaires, d'audiologie et d'oxygène; l'amélioration de l'analyse de la politique relative aux programmes par des comités mixtes de spécialistes en ce qui concerne des programmes de pharmacie et de soins dentaires; les rapports annuels au Conseil du Trésor sur les coûts-avantages de l'ICSS et, au plus tard en novembre 2000, la présentation d'un rapport triennal définitif au Conseil du Trésor et au Cabinet sur l'initiative.

Selon le plan d'activités, les économies devraient se chiffrer à 4,5 millions de dollars par année pour 1999-2000 et 2000-2001 en regard de dépenses de 1,9 million de dollars par année pour ces années. Le Comité directeur de l'ICSS a aussi demandé au groupe de l'ICSS d'étudier la possibilité de mise au point ou d'acquisitions communes en appui aux mesures ministérielles relatives aux dossiers électroniques des soins de santé.

Pour de plus amples renseignements:
http://www.tbs-sct.gc.ca/cio-dpi/home_f.html

F. Norme générale de classification

■ Du 1^{er} avril 2001 au 31 mars 2003 : Mettre en oeuvre une stratégie de gestion du changement pour que les gestionnaires et le personnel puissent faire appel aux moyens modernes de gestion des ressources confiées à leurs soins. Cette tâche comprendra tout le suivi ou l'approfondissement de la formation nécessaire pour que les employés possèdent les compétences requises par la préparation, la compréhension et l'interprétation des renseignements contenus dans le nouveau système financier et les lignes de conduite qui contribuent à la pratique renouvelée de la comptabilité et de la gestion financière.

Le passage imminent aux nouveaux groupes et niveaux professionnels qui forment la Norme générale de classification (NGC) représente la plus grande mesure de gestion des ressources humaines prise par le gouvernement depuis trente ans. Outre le fait qu'il faut veiller à ce que l'adoption de la NGC réponde aux besoins des activités d'Anciens Combattants et que ses employés la considèrent comme généralement juste et raisonnable, il importe de ne pas oublier les autres questions que pose la mise en oeuvre de la norme, dont la portée touche toute la fonction publique.

En 2000-2001, les questions de portée générale toucheront : le rapprochement des remaniements du groupe fonctionnel et les relatives des postes interministériels, le règlement des griefs liés à la classification, l'élaboration de stratégies visant la gestion du changement permettant d'adresser les répercussions sur l'organisation, et l'apport d'idées pour améliorer et perfectionner la Norme afin qu'elle continue de satisfaire les besoins d'une main-d'oeuvre mouvante et souple dans l'avenir.

Pour régler des questions horizontales de ce genre, il faut établir des mesures ministérielles créant des consensus, car aucun ministère ne possède à lui seul ni les pouvoirs exclusifs, ni les compétences, ni les ressources requises pour réagir avec efficacité. Ces questions ne peuvent pas être cloisonnées à l'intérieur des organismes. Par conséquent, Anciens Combattants devra sortir des limites de son Portefeuille et chercher activement les occasions de collaborer avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour s'occuper avec succès des aspects pressants de la NGC et assurer un passage sans heurts à la nouvelle norme.

Pour de plus amples renseignements :
<http://www.rbs-sct.gc.ca/ngc/français/accueil.html>

E. Stratégie d'information financière

Si les efforts initiaux ont porté sur la conduite d'une évaluation de base en vue de comparer la capacité du Ministère en matière de fonction de contrôleur à des repères et à une norme commune, l'exercice vise à utiliser les résultats de l'évaluation pour établir un Plan d'action intégré sur la fonction de contrôleur au Ministère. Le plan prendra la forme d'un programme de gestion axé sur l'obtention de bons résultats... c'est-à-dire des résultats acceptables par les clients, par les Canadiens et Canadiennes et par l'organisme et son personnel. Le programme devrait être établi au début de l'exercice 2000-2001 et contenir les buts et les cibles du Ministère sur le chapitre de la modernisation de la fonction de contrôleur.

La Stratégie d'information financière (SIF) est une stratégie mise en oeuvre dans l'ensemble de l'administration fédérale pour améliorer la qualité et fournir au moment opportun des renseignements financiers se trouvant dans toute l'administration fédérale. Cette stratégie aura pour résultat final l'amélioration du processus décisionnel, de la planification, de l'exécution des programmes et du rendement de compte. La SIF permettra d'adopter au gouvernement du Canada des lignes de conduite et des méthodes en matière de comptabilité plus conformes aux principes comptables généralement reconnus et utilisés dans le secteur privé. La SIF prévoit la décentralisation intégrale de la comptabilité au profit des ministères et des organismes, qui seront entièrement responsables de la qualité et de la rapidité de leur contribution aux systèmes centraux, à l'origine des états financiers de toute l'administration fédérale.

Pour de plus amples renseignements :
http://www.tbs-sct.gc.ca/FIS_SIF/FIS-SIF_f.html

- La préparation en vue de mettre en oeuvre la SIF le 1^{er} avril 2001 exige de :
 - former et préparer le personnel à assumer les rôles et les responsabilités accrus imposés par la SIF;
 - mettre sur pied un nouveau système intégré de données financières et du matériel;
 - revoir les lignes de conduite et méthodes financières ainsi que les règles comptables, et en adopter de nouvelles.
- Des ressources importantes seront consacrées à la formation de tout le personnel du Ministère affecté, de quelque manière que ce soit, aux dépenses ou à la gestion des ressources. Le Ministère doit veiller à ce que le personnel voulu dispose des compétences pour préparer ou employer, ou les deux, les meilleurs renseignements financiers que la SIF fournira et qui contribueront à mieux gérer l'information destinée au processus décisionnel.

Le Portefeuille entreprendra les activités suivantes liées à la qualité du service en 2000-2001 :

- **Normes de qualité** : En liaison avec les clients, en 1998, le Portefeuille a établi et rendu public un ensemble de normes de services exigeantes. Elles répondent aux cinq facteurs critiques de satisfaction des clients, à savoir la rapidité d'exécution, la compétence, la courtoisie, l'équité et le résultat. En 2000-2001, le Portefeuille continuera de contrôler le respect des 21 normes figurant dans la brochure *À votre service* d'Anciens Combattants et de rendre compte des progrès enregistrés dans le Rapport sur le rendement du Ministère pour la période se terminant le 31 mars 2001.
- **Fiches d'observation des clients** : Durant l'année, par des moyens officiels ou officieux, le Portefeuille obtient de la rétroaction sur la qualité de ses services de la part de ses clients et des organisations qui les représentent. En 2000-2001, le Portefeuille sollicitera encore l'opinion de sa clientèle par des fiches d'observation des clients. Les résultats de cet exercice paraîtront dans le Rapport de rendement du Ministère pour la période se terminant le 31 mars 2001.
- **Innovation dans les services** : Le Portefeuille maintiendra sa participation, entre autres initiatives, à des projets pilotes et à des études permettant d'étudier ou de promouvoir la prestation de services améliorée. Citons comme exemple les projets sur la prestation de services intégrés et le regroupement de services, surtout pour les personnes âgées, les points de services communs et les partenariats stratégiques.

- **Participation à des forums sur le service de qualité** : Le Portefeuille sera toujours actif au sein d'un certain nombre de comités, de groupes de travail et d'ateliers en vue de promouvoir l'amélioration du service et de sa qualité.

D. Modernisation de la fonction de contrôleur

Le gouvernement fédéral a pris l'engagement de moderniser ses méthodes liées à la fonction de contrôleur en insistant davantage sur les résultats et les valeurs au lieu des contrôles et du respect comme il le faisait auparavant. Au fond, une fonction de contrôleur moderne suppose une intendance dynamique des ressources publiques, une norme éthique élevée, de l'information améliorée pour permettre la prise de décisions judicieuses et favoriser une surveillance parlementaire. En 1999, Anciens Combattants Canada s'est joint à un groupe de neuf autres ministères pour mener des innovations liées à la Modernisation de la fonction de contrôleur. Au cours des années à venir, ACC prendra part entièrement et contribuera à cette importante initiative dans toute l'administration fédérale.

Pour de plus amples renseignements :

http://www.ats-sct.gc.ca/Pubs_pol/partners/dwnld/rtrp-f.pdf

L'engagement du portefeuille des Anciens combattants à l'égard de la qualité du service a été largement reconnu depuis des années. Le Portefeuille a adopté une approche par étapes qui s'appuie sur ses succès antérieurs et favorise une culture organisationnelle axée sur les principes de la satisfaction des clients, le travail en équipe du personnel et l'amélioration continue. Par cette stratégie, nous souscrivons à l'idée que la responsabilité en matière de qualité doit être partagée parmi tous les employés du Portefeuille.

Pour de plus amples renseignements:
http://www.tbs-sct.gc.ca/si-st/home_f.htm

C. Service de qualité

Pour de plus amples renseignements:
http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/ccsd_ccdd.nsf/html/menu_f.html

Stratégies de développement durable (DD)		Résultats escomptés
Secteurs d'activités de l'administration ministérielle		
<p>Veiller à une intendance responsable de l'environnement dans les fonctions liées aux activités.</p> <p>Revoir la ligne de conduite sur le stationnement dans les grands établissements et y créer une capacité de coordination.</p>		<p>Inclure dans les lignes directrices sur le stationnement la qualité de vie ainsi que les questions environnementales.</p> <p>Centraliser le processus d'approbation pour en améliorer l'efficacité.</p>
Tous les secteurs d'activités		
<p>Présenter au Parlement en décembre 2000 une Stratégie de développement durable mise à jour.</p>		<p>Insister dans la stratégie de mise à jour non seulement sur l'environnement mais aussi sur les principes sociaux, économiques et culturels du développement durable ainsi que sur le rôle d'Anciens Combattants dans l'amélioration de la qualité de vie de ses clients et du public canadien en général.</p>

B. Stratégies de développement durable

Stratégies de développement durable (DD)		Résultats escomptés
Secteur d'activités des prestations et services		
Chercher à rendre plus durables les valeurs sociales liées aux conflits mondiaux.		Rechercher et recueillir, par voie électronique et manuelle, des documents d'archives pour soutenir les activités de commémoration du Portefeuille.
		Constituer une base de données d'entrevues verbales faites auprès d'anciens combattants et pouvant servir à diverses fins publiques.
Saisir les occasions d'améliorer la promotion par le recours à des technologies nouvelles.		Elaborer un monument virtuel canadien à la guerre pour mieux faire connaître le rôle des anciens combattants dans le développement du Canada.
		Secteurs d'activités de l'administration ministérielle
Faire en sorte que le personnel soit au fait des attentes en matière de DD et de leurs responsabilités.		Continuer l'élaboration de notre Système de gestion de l'environnement (SGE) et d'un site du SGE dans l'Intranet du Portefeuille.
		Partager les modules de formation et de sensibilisation relatifs au développement durable et aux principes de gestion de l'environnement avec tout le personnel par les média électroniques.
Entreprendre un examen stratégique des programmes de formation du Portefeuille pour que le personnel soit bien en mesure de passer aux opérations durables, en particulier dans les secteurs de gestion des installations, des acquisitions et de l'élaboration de la politique.		Donner une formation ISO 14 000 au personnel approprié.

Section IV : Initiatives horizontales

A. Mesures réglementaires

Lois et règlements	Résultats escomptés
<p>Modifications au Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants</p> <p>Modifications faisant suite à l'initiative sur la Qualité de la vie en vue d'améliorer les prestations et les services aux membres des Forces canadiennes devenus invalides en raison du service en temps de paix dans des régions autres que celles de service spécial.</p> <p>Remaniements du programme en ce qui concerne les anciens combattants atteints d'une invalidité grave, l'admissibilité selon le revenu et les soins de longue durée.</p> <p>Réponse aux observations faites par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation.</p> <p>Mise en oeuvre d'autres modifications ayant trait à l'administration.</p>	<p>Modernisation des prestations et obligations</p> <p>Règlement de 1995 sur les sépultures des anciens combattants et Règlement sur les frais de sépulture des anciens combattants <i>admissibles</i> (Last Post Fund)</p> <p>Réponse aux observations faites par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation.</p> <p>Mise en oeuvre d'autres modifications ayant trait à l'administration.</p>
<p>Modernisation des prestations et obligations</p>	<p>Fusion des deux règlements.</p> <p>Transfert de l'administration du programme de sépulture au Fonds du Souvenir.</p> <p>Réponse aux observations faites par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation.</p> <p>Mise en oeuvre d'autres modifications ayant trait à l'administration.</p>
<p>Modifications de la réglementation à la suite du projet de loi C-61 (L. C. 1999, c.10) et de la loi omnibus à venir</p>	<p>Mise à jour de règlements pour faire suite aux modifications du cadre législatif ou des lois habilitantes.</p> <p>Diverses modifications accessoires en vue de mettre en oeuvre la politique gouvernementale.</p>

Pour de plus amples détails sur ces projets de règlement, s'adresser par écrit à M. Richard Brunton, directeur, Lois et Règlements du Portefeuille, Services exécutifs du Portefeuille, à Anciens Combattants Canada, 66, rue Slater, Ottawa (Ontario), K1A 0P4. On peut aussi le rejoindre dans l'Internet à rabrunto@vac-acc.gc.ca, par téléphone au 613-996-4173 ou encore par télécopieur 613-941-5434.

3.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

3.4.1 Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Secteur d'activités du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Assurer l'équité au niveau des programmes de pensions d'invalidité et d'allocations d'ancien combattant	Processus d'appel et de révision indépendant Les décisions sur les demandes sont rendus en temps voulu et de manière uniforme Les clients sont informés de leurs droits	<p>Rendre des décisions à l'égard des révisions, des appels et des demandes de réexamen.</p> <p>Surveiller le progrès et améliorer le délai de prestation des services en examinant continuellement les possibilités d'abréger le plus possible le processus décisionnel par la rationalisation des services et le recours aux derniers outils technologiques tels que les logiciels de reconnaissance de la voix. Diverses options seront étudiées et pilotées en 2000-2001.</p> <p>Maintenir notre engagement à l'égard de la qualité en :</p> <ul style="list-style-type: none">• produisant des rapports complets et transparents vis-à-vis les décisions;• évaluant la rétroaction des clients par des enquêtes sur la qualité du service offert au cours de l'exercice de 1999-2000 et en y apportant les modifications requises, quand cela est possible;• continuant de signaler et de saisir les possibilités d'améliorer nos communications avec nos clients.	9,7	10,5	10,5

B. Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

Le Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (TACRA), exécuté par le Tribunal des anciens combattants (révision et appel), rend des décisions sur les cas de révision et d'appel relatifs aux pensions d'invalidité et est un tribunal de dernière instance pour ce qui est des allocations aux anciens combattants. En 2000-2001, ces activités seront accomplies par un effectif de 123 équivalents temps plein. Les audiences d'appel se tiennent principalement à Charlottetown tandis que les audiences de révision ont lieu partout au Canada. Toutes ces activités bénéficient d'un soutien de l'Administration centrale à Charlottetown.

3. Secteur d'activités du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

3.1 Dépenses prévues nettes (en millions de dollars) et équivalents temps plein (ETP)

Prévisions de dépenses 1999-2000*	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
9,0 S	9,7 S	10,5 S	10,5 S
101 ETP	123 ETP	135 ETP	135 ETP

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues nettes à la fin de l'exercice courant.

3.2 Objectif du secteur d'activités

Donner aux clients la possibilité d'obtenir une audience de révision et d'appel pour assurer l'équité dans le processus de décision en matière de pensions d'invalidité et d'allocations aux anciens combattants.

3.3 Description du secteur d'activités

Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) est un organisme quasi judiciaire indépendant qui rend des décisions en matière de révision et d'appel des pensions, et qui se prononce sur les appels interjetés dans des dossiers d'allocations aux anciens combattants.

2.4.1 Administration ministérielle (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur d'activités de l'administration ministérielle		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
s.o.	Évaluer les projets et les initiatives stratégiques du Portefeuille et en évaluer le rendement.	Durant la période de planification, le Conseil de régie du Ministère approuvera tous les grands projets et initiatives stratégiques, en surveillera le progrès et en rendra compte régulièrement.	37,5	35,7	35,7
	Consulter les intervenants au sujet des projets de changement du Portefeuille	Le Portefeuille attache une grande importance à la consultation officielle et officielle des intervenants à l'égard des initiatives de changement. Pendant toute la période de planification, cette activité se poursuivra, avec une insistance en 2000-2001 sur la consultation liée à l'initiative de planification stratégique du Ministère.			

2.4.1 Administration ministérielle (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur d'activités de l'administration ministérielle		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
s.o.	Évaluer les projets et les initiatives stratégiques du Portefeuille et en évaluer le rendement.	<p>En 2000-2001, les trois activités d'évaluation de programmes suivantes seront entreprises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement et avantages du Programme des pensions : pour s'assurer que les avantages actuels du programme permettent de répondre à la fois aux besoins courants et changeants et que le programme de pensions est exploité de manière efficace, efficiente et économique et qu'il respecte les exigences législatives qui s'appliquent. • L'Initiative Anciens Combattants Canada - Forces canadiennes permettra de déterminer dans quelle mesure cette initiative a atteint ses objectifs. • Les études sur la mesure des résultats - Projet d'amélioration des rapports au Parlement (PARP) portera appui aux études sur la mesure des résultats nécessaires pour rendre compte des engagements relatifs aux rapports au Conseil du Trésor ainsi que le prévoit la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPRR) et le Cadre de mesure des résultats du SPRR (octobre 1998) approuvé par le Comité de vérification et d'évaluation. <p>Un Rapport de rendement du Ministère, dont la présentation est légalement exigée de tous les ministères, est déposé au Parlement chaque année et expose les réalisations du Portefeuille.</p>	37,5	35,7	35,7

2.4.1 Administration ministérielle (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur d'activités de l'administration ministérielle		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
s.o.	Faire en sorte que les ressources du Portefeuille répondent de façon rentable aux besoins du Ministère et à ceux liés à l'exécution des programmes.	<ul style="list-style-type: none"> Finances : Le Ministère se préparera à la mise en oeuvre d'un nouveau système financier, le Freebalance, pour le 1^{er} avril 2001; il passera à un nouveau Système de gestion des salaires de type client/serveur (SCPCT); et il évaluera la possibilité de mettre en oeuvre un système intégré de gestion des finances et du matériel/des biens, conformément à l'initiative de la politique sur les Systèmes partagés. Une formation sera entreprise pour préparer le personnel fonctionnel à la mise en oeuvre de la Stratégie d'information financière (voir page 45) et les politiques seront remaniées pour tenir compte des changements qu'il convient d'apporter aux méthodes afin de répondre aux exigences de la SIF. 	37,5	35,7	35,7
		<p>Technologie de l'information :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le Ministère compte instaurer un nouveau modèle organisationnel relatif aux fonctions ministérielles de gestion et de technologie de l'information, c'est-à-dire, créer une seule organisation de gestion de l'information et de technologie de l'information (GI-TI) et adopter un modèle de régie tout en maintenant l'équilibre voulu entre la décentralisation et la centralisation du soutien. La stabilisation de l'infrastructure de gestion et de technologie de l'information qui doit soutenir le nouveau modèle de prestations de services aux clients et les secteurs d'activités du Portefeuille constituera la principale initiative de TI en 2000-2001. 			

2.4.1 Administration ministérielle (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur d'activités de l'administration ministérielle		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
s.o.	Faire en sorte que les ressources du Portefeuille répondent de façon rentable aux besoins du Ministère et à ceux liés à l'exécution des programmes.	<ul style="list-style-type: none"> • prestation de services axée sur le client; • identification des occasions et des partenaires susceptibles de faire avancer l'Économie du savoir et la Technologie de l'information à l'Île-du-Prince-Édouard; et • Capital humain - déterminer l'influence qu'exerce l'économie du savoir sur les travailleurs et celle qu'exercent les travailleurs sur l'économie du savoir. <p>Des plans d'action seront élaborés autour de chacune des priorités stratégiques ainsi que l'évaluation formative qui a pris fin en novembre 1999.</p> <p>Initiatives ministérielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ressources humaines : Parmi les grands projets de 2000-2001, on retrouve : la Norme générale de classification (voir page 46); la mise en oeuvre d'un « Cadre pour une saine gestion des ressources humaines » et l'harmonisation des processus organisationnels; ainsi que l'adoption de mesures pour s'assurer que l'initiative La Relève du Portefeuille est pertinente et revêt un sens pour chacun des employés, à l'échelle locale. 	37,5	35,7	35,7

2.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

2.4.1 Administration ministérielle

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur d'activités de l'administration ministérielle		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
s.o.	Faire en sorte que les ressources du Portefeuille répondent de façon rentable aux besoins du Ministère et à ceux liés à l'exécution des programmes.	<p>Plan stratégique: En 2000-2001, le Ministère réalisera un projet exhaustif de planification stratégique qui imprimera au Ministère son orientation pour les cinq prochaines années. Par conséquent, les activités prévues pour l'exercice financier 2000-2001 et les exercices suivants qui sont signalées dans le présent document peuvent changer en fonction du bilan de cette planification stratégique. Le Rapport sur le rendement du Portefeuille pour cette période fera état de toutes les modifications apportées.</p> <p>Initiatives horizontales : Anciens Combattants participe à un certain nombre d'initiatives horizontales pour favoriser la collaboration interministérielle et accroître l'efficacité par des mesures collectives. Vous trouverez à la section IV, page 41 du présent rapport, une liste de ces initiatives gouvernementales.</p> <p>Partenariat stratégique : Partenariat dans l'économie du savoir (PES), un regroupement d'organismes fédéraux, provinciaux, municipaux et d'établissements d'enseignement, mettra l'accent au cours des deux à trois prochaines années sur les priorités stratégiques suivantes :</p>	37,5	35,7	35,7

2. Secteur d'activités de l'administration ministérielle

2.1 Dépenses prévues nettes (en millions de dollars) et équivalents temps plein (ETP)

Prévisions de dépenses 1999-2000*	114,6 \$	37,5 \$	462 ETP	462 ETP	520 ETP
Dépenses prévues 2000-2001					
Dépenses prévues 2001-2002					
Dépenses prévues 2002-2003					

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant et comprend les prévisions de dépenses relatives aux paiements aux anciens combattants de la marine marchande.

2.2 Objectif du secteur d'activités

Fournir une direction ministérielle et des services de soutien opérationnel qui répondent aux besoins spécifiques de la prestation des programmes du Portefeuille, ainsi qu'aux priorités du Ministre et du président (TACRA), aux exigences du Parlement et des organismes centraux.

2.3 Description du secteur d'activités

Le Secteur d'activités, Administration ministérielle, comprend les fonctions ministérielles suivantes : bureaux du Ministre, du Sous-ministre, de la Sous-ministre déléguée, du sous-ministre adjoint des Services ministériels, du règlement des conflits et d'accès à l'information et protection des renseignements personnels; ainsi que des services de secrétariat exécutif (y compris les lois et les règlements); communications; planification ministérielle; finances (y compris les fonctions de gestion de l'immobilier); ressources humaines; gestion de l'information; services de soutien de la gestion; vérification et évaluation; et services de sécurité. Ces fonctions fournissent la gestion ministérielle et le soutien administratif qui habilitent le Portefeuille à déterminer l'orientation, à gérer le changement et à évaluer le rendement.

1.4.3 Commémoration (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur de services de commémoration		
Anciens Combattants Canada s'engage à sensibiliser le public aux réalisations et aux sacrifices des Canadiens et Canadiennes qui se sont battus pour défendre la liberté et à le rendre plus reconnaissant et mieux informé de l'importance historique de ces réalisations par rapport au développement du Canada en tant que nation	Maintien, protection, mise en valeur et communication des ressources commémoratives du Canada qui font partie des symboles d'identité de notre nation	Tombes, pierres tombales et cimetières : ACC continuera d'assurer l'entretien des tombes d'environ 110 000 Canadiens morts à la guerre, réparties dans 74 pays, ainsi que d'environ 300 000 autres tombes situées dans quelques 15 000 cimetières, un peu partout au Canada, où reposent des militaires, des anciens combattants et d'autres personnes.	2000-2001	2001-2002	2002-2003
			31,5	31,5	31,5
			Mémoriaux : En 2000-2001, il se peut que le Parc commémoratif de Terre-Neuve à Beaumont-Hamel fasse l'objet d'autres aménagements.		
			Visiteurs aux sites : Pour la période visée par le rapport, voici le nombre de visiteurs prévus aux sites qui suivent : <ul style="list-style-type: none">• Les Livres du Souvenir, Colline du Parlement, Ottawa, Canada - 250 000;• le Parc commémoratif de Vimy, France - 750 000;• le Mémorial de Terre-Neuve à Beaumont-Hamel, France - 100 000. En outre, onze autres mémoriaux de guerre européens et deux cimetières d'ACC (situés à Esquimalt, en C.-B. et à Halifax, en N.-É.) sont ouverts au public.		
Monument virtuel canadien à la guerre : En 2000-2001, des efforts seront déployés pour améliorer la base de données commémorative virtuelle de guerre du Canada, sur le site Web d'ACC, et y incorporer des liens avec les Livres du Souvenir.					

1.4.3 Commémoration (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur de services de commémoration		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à sensibiliser le public aux réalisations et aux sacrifices des Canadiens et Canadiennes qui se sont battus pour défendre la liberté et à le rendre plus reconnaissant et mieux informé de l'importance historique de ces réalisations par rapport au développement du Canada en tant que nation	Reconnaissance des anciens combattants pendant leur vivant et après leur décès	<p>Tombe du Soldat inconnu : ACC sera le ministère responsable d'appuyer ce projet du millénaire de la Légion royale canadienne. La dépouille du Soldat inconnu sera rapatriée de Vimy et inhumée au Monument commémoratif de guerre du Canada, à Ottawa.</p> <p>Funérailles et inhumations :</p> <ul style="list-style-type: none"> Fonds du Souvenir : En 2000-2001, ACC obtiendra l'approbation des nouveaux règlements en matières de Funérailles et d'inhumations, lesquels céderont à la corporation dite <i>Last Post Fund</i> tous les pouvoirs nécessaires au paiement des demandes de funérailles et d'inhumations. En collaboration avec les clients, un certain nombre de normes de service axées sur le client ont été élaborées pour examiner les aspects qualitatifs de la prestation des services. Tout au long de la période de planification, les progrès accomplis en regard de ces normes seront surveillés pour pouvoir déterminer si les normes sont respectées et, au besoin, des mesures seront prises là où des améliorations s'imposent. 	31,5	31,5	31,5

1.4.3 Commémoration (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur de services de commémoration		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à sensibiliser le public aux réalisations et aux sacrifices des Canadiens et Canadiennes qui se sont battus pour défendre la liberté et à le rendre plus reconnaissant et mieux informé de l'importance historique de ces réalisations par rapport au développement du Canada en tant que nation	Reconnaissance des anciens combattants pendant leur vivant et après leur décès	<p>Pèlerinages et cérémonies : Les pèlerinages donnent aux anciens combattants la possibilité de visiter d'anciens champs de bataille et des cimetières militaires afin de commémorer les réalisations et le sacrifice des anciens combattants canadiens. Le calendrier prévu est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1er - 11 mai 2000 Les Pays-Bas : pour marquer le 55^e anniversaire de la libération des Pays-Bas et la fin de la Seconde Guerre mondiale en Europe; 24 - 25 mai 2000 Commémoration et rapatriement de la dépouille mortelle du Soldat canadien inconnu; 28 nov. - 7 déc. 2000 Hong Kong et Japon : pour marquer le 55^e anniversaire de la libération des prisonniers de guerre de Hong Kong. <p>Semaine des anciens combattants : La semaine qui précède le jour du Souvenir donne aux Canadiens et aux Canadiennes l'occasion de témoigner leur respect et leur reconnaissance à l'égard des efforts déployés par les anciens combattants et les militaires canadiens affectés au maintien de la paix. ACC continuera de soutenir cette initiative d'envergure nationale tout au long de cette période en organisant un certain nombre d'activités.</p>	31,5	31,5	31,5

1.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

1.4.3 Commémoration

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes			
Anciens Combattants Canada s'engage à sensibiliser le public aux réalisations et aux sacrifices des Canadiens et Canadiennes qui se sont battus pour défendre la liberté et à le rendre plus reconnaissant et mieux informé de l'importance historique de ces réalisations par rapport au développement du Canada en tant que nation	Approfondissement des connaissances et de la sensibilisation des Canadiens et Canadiennes, surtout les jeunes, en ce qui concerne la commémoration	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur de services de commémoration			
		2000-2001	2001-2002	2002-2003	
		31,5	31,5	31,5	
Éducation : Ce Programme continuera d'offrir des produits et services d'éducation aux étudiants et éducateurs d'un peu partout au Canada de même que de favoriser et d'encourager la participation des jeunes aux divers aspects de la commémoration, par des activités et alliances en matière d'éducation.					
Participation communautaire : À cet égard, nos efforts visent à élaborer des projets d'activités de commémoration, à faciliter leur exécution au niveau local ou national, et à encourager les activités d'éducation. À titre d'exemples, mentionnons : la tenue de cérémonies commémoratives; de manifestations spéciales; des symposiums sur l'histoire; le développement d'éléments commémoratifs du site Web du Portefeuille; et la présentation, à l'échelle nationale, de messages liés à la commémoration. ACC continuera de donner son appui aux activités communautaires et autres activités de participation un peu partout au pays, en 2000-2001, chaque fois qu'il sera possible de le faire.					
Décorations et citations : Au cours de la période de planification, environ 4 000 médailles nouvelles et 2 600 médailles de remplacement par année seront émises par le Ministère.					

1.4.2 Services juridiques des pensions (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur de services des services juridiques des pensions		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
			7,4	8,8	8,9
Anciens Combattants Canada s'engage à protéger les droits de ses clients au moyen de l'offre de services professionnels de représentants juridiques dans les cas d'appels liés aux allocations et aux pensions d'invalidité	Les clients seront renseignés sur le processus et leurs droits Des professionnels s'occuperont de préparer les cas et de représenter les clients	À la demande des clients, les décisions sont examinées et dans les cas d'erreurs de fait ou d'erreurs de droit présumées, dans un dossier donné, les clients bénéficient de conseils sur leur droit d'interjeter appel à un niveau de décision supérieur. En collaboration avec les clients, un certain nombre de normes de service axées sur le client ont été élaborées pour examiner les aspects qualitatifs de la prestation des services. Tout au long de la période de planification, les progrès accomplis en regard de ces normes seront surveillés pour pouvoir déterminer si les normes sont respectées et, au besoin, des mesures seront prises là où des améliorations s'imposent.			

1.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

1.4.2 Services juridiques des pensions

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total du Secteur de services des services juridiques des pensions		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à protéger les droits de ses clients au moyen de l'offre de services professionnels de représentants juridiques dans les cas d'appels liés aux allocations et aux pensions d'invalidité	Les clients seront renseignés sur le processus et leurs droits Des professionnels s'occuperont de préparer les cas et de représenter les clients	Tous les clients qui envisagent de demander une révision ou d'interjeter appel d'une décision défavorable (en tout ou en partie), rendue au premier palier et concernant leur droit à pension ou l'évaluation d'une pension, ou encore qui souhaitent en appeler au dernier palier d'une décision concernant une allocation d'ancien combattant, sont conseillés par un avocat du Bureau des services juridiques des pensions (BSJP). Continuer à la préparation des cas et la représentation des clients assurée par le Bureau. Continuer d'informer les clients au sujet de leurs droits et du processus de révision et d'appel. L'examen par des pairs et commentaires courants sur les cas présentés par le BSJP, de même que l'examen des décisions par des cadres supérieurs, viendront garantir la qualité et le professionnalisme de la préparation des cas et de la représentation des clients.	7,4	8,8	8,9

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada Autonomie des clients et mode de vie sain	Apporter, par l'adoption d'un projet de loi omnibus, diverses modifications aux mesures législatives visant les anciens combattants . Ces modifications d'ordre administratif ne prêteront pas à controverse, seront essentiellement mineures et auront une faible incidence financière. Il a notamment été proposé de mettre à jour les dispositions concernant l'évaluation des prestations d'invalidité faites par d'autres partis, d'améliorer le recouvrement des trop-payés et d'inclure une remise des trop-payés au programme des pensions. Ces mesures se traduiront par une amélioration de l'exécution du programme dans d'autres domaines, notamment en ce qui concerne les formalités du processus décisionnel, de l'échange de données avec d'autres ministères et programmes et de la réglementation.	1 918,7	1 898,6	1 915,7

En collaboration avec les clients, un certain nombre de **normes de service** axées sur le client ont été élaborées pour examiner les aspects qualitatifs de la prestation des services. Tout au long de la période de planification, les progrès accomplis en regard de ces normes seront surveillés pour pouvoir déterminer si les normes sont respectées et, au besoin, des mesures seront prises là où des améliorations s'imposent.

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Resources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada	Mettre en service la version 2 du Réseau de prestation des services aux clients , qui se fonde sur les fonctions des programmes de soutien financier et de soins de santé et remplace les divers anciens systèmes à l'appui de l'exécution du programme des pensions d'invalidité. La portée de la Version 3 a été modifiée afin de mettre l'accent sur le soutien du modèle administratif et des nouveaux procédés administratifs de l'Approche pour un service axé sur le client (ASAC). Les exigences en ce qui concerne la version 3 seront également prises en compte, en plusieurs phases, durant la période de planification.	1 918,7	1 898,6	1 915,7
		Autonomie des clients et mode de vie sain	<p>Modifier les lois et règlements d'Anciens Combattants, afin de moderniser les avantages et obligations des conjoints de même sexe. Par suite de décisions rendues par la Cour Suprême du Canada relativement à l'application de la Charte, toutes les mesures législatives fédérales pertinentes feront l'objet de modifications afin d'assurer des droits et obligations équivalents à tous les couples qui vivent en union de fait, maintenant définis comme incluant les conjoints « de même sexe ».</p>		

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada	Autonomie des clients et mode de vie sain	Le Comité d'ACC sur le syndrome de stress post-traumatique coordonnera les activités, les communications, les études et les projets d'ACC relatifs au SSPT et à d'autres troubles psychiatriques liés au stress, afin de cerner et d'évaluer les besoins particuliers des clients souffrant du SSPT et/ou d'autres troubles psychiatriques liés au stress, et d'y répondre. Les activités prévues en l'an 2000 comprennent la mise en oeuvre d'un rapport pour préciser les lacunes et les problèmes concernant la gestion des cas de ces clients et y recommander des changements et des améliorations, l'élaboration de Directives d'évaluation des affections psychiatriques aux fins de pension qui seront ajoutées à la Table des invalidités du Ministère, l'élaboration d'un protocole intégré de pensions et de soins de santé relatif à la prestation des avantages et des services aux clients atteints du SSPT, ainsi que l'élaboration de modules de formation à l'intention du personnel qui offre des services et des avantages à ces clients.		
			Le Comité d'ACC sur la guerre du Golfe coordonnera les activités, les communications, les études et les projets d'ACC relatifs à la guerre du Golfe, afin de cerner et d'évaluer les besoins particuliers des clients qui ont servi dans le Golfe, tout en continuant à essayer d'améliorer la façon dont ACC répond à ces besoins. Parmi les activités prévues en l'an 2000, il convient de mentionner l'élaboration et l'amélioration de l'approche, des communications, des politiques, des directives et des procédés administratifs qui entourent la prestation d'avantages et de services aux clients qui ont participé à la guerre du Golfe.		
			1 918,7	1 898,6	1 915,7

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes		
		Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada Autonomie des clients et mode de vie sain	<p>Stratégie Accès Canada pour les aînés (ACPA) : ACC collabore avec d'autres ministères, d'autres niveaux du secteur public et avec le secteur privé pour accroître l'accès des aînés, des membres de leur famille et/ou des dispensateurs de soins à l'information, aux opérations et aux services plurijuridictionnels offerts sur Internet afin de favoriser leur bien-être et leur autonomie dans leur milieu. Dans le cadre de cette stratégie, ACC doit créer un portail de l'information pour les aînés, notamment mettre au point des interactions relatives aux événements marquants de la vie des aînés et l'éventuelle traduction du Gouvernement en direct. En 2000-2001, la première étape permettra aux aînés, aux membres de leur famille et aux dispensateurs de soins d'avoir accès à de l'information les concernant sur des sites Web fédéraux, provinciaux et autres. ACC établira un partenariat avec Industrie Canada et examinera la possibilité de collaborer avec des gestionnaires d'établissement de soins pour installer des postes Internet dans ces établissements et améliorer ainsi la vie et les loisirs des aînés et des membres de leur famille.</p> <p>Projets de la Légion royale canadienne : En 1999, Anciens Combattants a mené, de concert avec les directions provinciales de la Légion royale canadienne de la N.-É. et de l'I.-P.-É., deux projets pilotes utilisant des moyens technologiques pour faciliter l'accès à l'information sur la santé et sa diffusion auprès de la clientèle avançant en âge. Le Ministère prévoit élargir cette initiative à d'autres directions provinciales de la Légion en 2000-2001.</p>		
		2000-2001	2001-2002	2002-2003
		1 918,7	1 898,6	1 915,7

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars)		
			Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
			1 918,7	1 898,6	1 915,7
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada Autonomie des clients et mode de vie sain	<p>Initiative Service Canada : ACC travaille avec ses partenaires provinciaux et municipaux à l'établissement et au maintien de trois centres de services en personne pour offrir des services intégrés aux anciens combattants et autres personnes âgées, grâce au Protocole d'entente signé récemment avec Service Canada. À l'appui de Service Canada, ACC et ses partenaires offriront les services suivants aux anciens combattants et aux personnes âgées dans les trois endroits choisis pour les projets pilotes :</p> <ul style="list-style-type: none">• Accès coordonné à l'ensemble des programmes de soins et programmes sociaux;• Service plus rapide et plus efficace grâce à une sélection préliminaire conjointe et au partage en commun des évaluations;• Informations exactes et complètes sur les services offerts à tous les niveaux de gouvernement et dans les organismes locaux; et• Service précis et rapide de référence vers le niveau de gouvernement ou l'organisme communautaire compétent, au besoin.			

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada	Définir, en 2000-2001, les modifications à la Table des invalidités et aux Directives médicales et en entreprendre la mise en oeuvre, ce qui permettra au Ministère de rendre plus uniformes les décisions liées aux évaluations et d'exprimer plus clairement le pourquoi des niveaux d'évaluation des requérants (requérantes) et des bénéficiaires de pension. Cette tâche, qui a fait l'objet d'une recommandation prioritaire du Sous-comité sénatorial des Anciens Combattants, prend également en compte les sujets de préoccupation dont il est fait état dans le Rapport du vérificateur général de 1998.	2000-2001	2001-2002	2002-2003
			1 918,7	1 898,6	1 915,7
			Mener à terme la cession de la responsabilité des fonctions de soutien financier à la région de l'Ontario (Kirkland Lake), à compter du 1 ^{er} avril 2000.		
Les procédures administratives seront normalisées afin d'améliorer la rapidité des prestations de services à la clientèle dans deux domaines : le processus des changements d'adresse et des avis de décès; et les délais d'exécution pour les premières demandes de pension d'invalidité et d'allocation spéciale dans le cadre du programme de pensions d'invalidité.					

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada Autonomie des clients et mode de vie sain	<p>En partenariat avec d'autres niveaux de l'administration publique et des organismes non gouvernementaux, ACC a élaboré une stratégie nationale de promotion de la santé, exposée dans le Cadre de travail « Promotion et formation en matière de santé », dont les derniers détails ont été mis au point à l'automne de 1999. Anciens Combattants Canada¹ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mettra la dernière main à un accord de partenariat avec Santé Canada en avril 2000; • mettra en oeuvre, en association avec le gouvernement de l'I.-P.-E. et Santé Canada, le projet de soins à distance (<i>Tele-Hospice</i>) à l'I.-P.-E, en 2000-2001. Ce projet permettra d'étudier le recours à la technologie dans les soins à domicile, en vue d'améliorer la qualité de vie des personnes qui ont besoin de soins à domicile et (ou) palliatifs; et • parrainera, en mai 2000, un colloque public des questions qui intéressent les dispensateurs (dispensatrices) de soins. <p>ACC établira également des activités de promotion de la santé qui profiteront aux clients et clientes plus jeunes, en leur apportant un soutien dans le maintien et l'amélioration de leur santé et de leur autonomie et de celles de leur famille.</p>	1 918,7	1 898,6	1 915,7

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada	Autonomie des clients et mode de vie sain	application des modifications proposées à la <i>Loi sur les pensions</i> et au <i>Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants</i> ; la création d'un solide réseau entre les deux ministères pour favoriser l'engagement des intéressés à l'égard de l'amélioration des services aux membres des FC; une plus grande sensibilisation du personnel d'ACC aux besoins des membres des FC et une plus grande sensibilisation des membres des FC aux programmes et services d'ACC. Un comité directeur interministériel présidé par le SMA des Services aux anciens combattants, à ACC, et le SMA des RH (militaires), au MDN, assurera la direction générale du projet.		
			En ce qui concerne les soins de longue durée , une stratégie pluriannuelle a été élaborée. Elle assurera, partout au Canada, la prestation efficace de soins de longue durée en établissant aux anciens combattants et donnera suite à plusieurs des conclusions de l'Examen des besoins en soins de santé des anciens combattants, du Rapport du vérificateur général et du rapport du sous-comité sénatorial, <i>Relever la barre : Une nouvelle norme de soins de santé pour les anciens combattants</i> .		
			1 918,7	1 898,6	1 915,7

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada Autonomie des clients et mode de vie sain	L'Approche pour un service axé sur le client (ASAC), le « modèle administratif » du Secteur des services aux anciens combattants : Les objectifs de mise en oeuvre comprennent l'incorporation de la « philosophie » de l'ASAC dans la culture ministérielle à titre de démarche fondamentale de fonctionnement, l'intégration du « modèle » de l'ASAC dans les opérations ministérielles à titre de cadre de service à la clientèle et la mise en oeuvre technique des « outils » de l'ASAC dans le Réseau de prestation des services aux clients (RPS) à titre de nouveaux éléments des processus de l'examen préalable, de l'évaluation et du plan de soins du client. Bien sûr, la philosophie du service à la clientèle se modifiera graduellement, mais le modèle et les outils devraient être prêts d'ici janvier 2001. En 1998, ACC a mis sur pied le projet ACC-FC qui se veut un point de convergence, à l'intérieur du Ministère, pour réorganiser la prestation des services d'ACC aux membres actuels et anciens des Forces canadiennes. Des employés du ministère de la Défense nationale (MDN) ainsi que des employés d'ACC - à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux et de district - uniront leurs efforts pour mettre en oeuvre des projets d'amélioration du service liés à l'Étude sur les soins donnés aux militaires blessés, y compris une amélioration des processus administratifs, la création de projets de partenariat et une coordination des activités entre ACC et le MDN. Parmi les activités exigées par le projet de la Qualité de la vie, mentionnons la mise en	1 918,7	1 898,6	1 915,7

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé (suite)

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes		
		Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada Autonomie des clients et mode de vie sain	2000-2001	2001-2002	2002-2003
		1 918,7	1 898,6	1 915,7

Examen des besoins en soins des anciens combattants : Le projet aura mis la dernière main au profil des besoins en soins des clients des Forces canadiennes (FC), lesquels sont basés sur l'expérience clinique; à la proposition de révisions aux exigences, aux procédures et à l'admissibilité aux programmes qui nuisent à la fourniture des services et empêchent les clients des Forces canadiennes d'accéder au soutien et aux services; et à la détermination des besoins en information et en communication. En outre, ACC envisage diverses activités, notamment : assurer la liaison avec la Défense nationale par l'intermédiaire du projet ACC-FC; tenir des consultations avec les clients, les intéressés et le personnel au sujet des résultats et des recommandations de l'examen; et enfin, mettre en oeuvre, pour chaque secteur de programmes, les changements visant à répondre aux besoins cernés au cours de l'examen.

Le cadre des politiques visant la **continuité harmonisée des services** a pour objet de combler les lacunes dans les programmes et les services offerts aux anciens combattants et à la clientèle des Forces canadiennes. Ce cadre des politiques facilitera la prestation des services et des avantages au fil du temps et leur intégration aux diverses compétences. Il pourra éventuellement contribuer à la sensibilisation de la nation au sort des personnes âgées et à la définition de la manière de satisfaire le mieux possible leurs besoins en soins de santé. En 2000-2001, ACC :

- élaborera un document d'orientation, qui pourra servir à la planification et à la mise en oeuvre de changements dans les programmes, les critères d'admissibilité et la prestation de services; et
- cernera et définira des domaines pouvant faire l'objet de recherches appliquées.

1.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé

Principaux engagements envers les Canadiens et Canadiennes	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (en millions de dollars) Total des Secteurs de services des pensions et allocations et des soins de santé		
			2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens Combattants Canada s'engage à offrir des avantages et des services favorisant l'autonomie, une qualité de vie et un niveau de vie acceptables aux anciens combattants canadiens, aux membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes, aux civils et aux membres de leur famille admissibles en reconnaissance des sacrifices consentis pour notre patrie	Rémunération pour les sacrifices consentis par ceux qui ont servi le Canada	En 2000-2001, ACC continuera d'exécuter ses programmes d'indemnisation et de santé, à l'intention de sa clientèle admissible, répartie comme suit : pensions d'invalidité (151 000 clients et clientes); allocations aux anciens combattants (15 000 clients et clientes); Programme pour l'autonomie des anciens combattants (63 000 clients et clientes); avantages médicaux (112 000 clients et clientes) et soins de longue durée (7 400 clients et clientes).	1 918,7	1 898,6	1 915,7
		Assurer le versement d'indemnisations spéciales aux anciens combattants de la marine marchande (ACMM) ou à leurs conjoints survivantes, en reconnaissance de leur service pour le Canada durant la Première Guerre mondiale, la Seconde Guerre mondiale et la guerre de Corée. Cette indemnisation spéciale vise à compenser le fait que ces anciens combattants, contrairement aux membres des Forces armées, n'ont pu toucher aucune prime de démobilisation après la guerre.			

Section III : Plans, résultats et ressources

A. Programme des Anciens Combattants

Le *Programme des Anciens Combattants*, dirigé par Anciens Combattants Canada (ACC), comporte un large éventail d'avantages et de services, en particulier dans le domaine des soins de santé, des pensions d'invalidité et du soutien du revenu, ainsi que des programmes de commémoration. Les services sont fournis par un effectif représentant 3 310 équivalents temps plein, qui oeuvre au sein d'une organisation décentralisée comprenant une administration centrale à Charlottetown (I.-P.-É.), le bureau de la Capitale nationale à Ottawa et un réseau de prestation de services qui couvre tout le pays. Le Ministère administre aussi un hôpital à Sainte-Anne-de-Bellevue (Québec) et entretient des monuments commémoratifs de champs de bataille en Europe.

1. Secteur d'activités des prestations et services

1.1 Dépenses prévues nettes (en millions de dollars) et équivalents temps plein (ETP)

Prévisions de dépenses 1999-2000*	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
1 951,4 \$	1 957,6 \$	1 938,9 \$	1 956,1 \$
2 603 ETP	2 848 ETP	2 728 ETP	2 673 ETP

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues nettes à la fin de l'exercice courant.

1.2 Objectif du secteur d'activités

Contribuer au bien-être financier, physique et social des anciens combattants et d'autres personnes admissibles, en reconnaissance des sacrifices qu'ils ont consentis au service de leur pays; et garder le souvenir de ces sacrifices à la mémoire de tous les Canadiens.

1.3 Description du secteur d'activités

Le secteur d'activités, Prestations et services, comprend quatre secteurs de services constitutifs : pensions et allocations, services juridiques des pensions, soins de santé et commémoration. Ces secteurs de services permettent d'offrir, de façon équitable et rapide, une compensation pour les souffrances associées à l'invalidité et à la perte de possibilités d'enrichissement; de l'aide de conseillers juridiques professionnels; l'exécution de programmes de soins de santé et sociaux novateurs et de programmes visant à reconnaître davantage les exploits et les sacrifices consentis par les groupes de clients du Portefeuille, et de les honorer.

D. Dépenses prévues du Portefeuille

Le tableau ci-dessous résume les données du Budget principal des dépenses, du budget et des autres rajustements connexes, établissant ainsi les dépenses totales prévues du portefeuille des Anciens Combattants. Le tableau donne aussi le niveau d'ETP que l'on prévoit utiliser au cours de la période de planification.

(en millions de dollars)		Prévisions	Dépenses	Dépenses	Dépenses
		1999-2000*	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Budgetaire du Budget principal des dépenses (brut)		1 969,6	2 004,8	1 985,1	2 002,3
	Total du Budget principal des dépenses	1 969,6	2 004,8	1 985,1	2 002,3
Rajustements**		105,4	0,0	0,0	0,0
	Dépenses prévues nettes	2 075,0	2 004,8	1 985,1	2 002,3
Moins : Recettes non disponibles		35,0	33,8	32,3	32,3
	Plus : Coût des services reçus sans frais	22,1	22,1	22,1	22,1
Coût net du programme		2 062,1	1 993,1	1 974,9	1 992,1
Équivalents temps plein		3 224	3 433	3 325	3 270

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues nettes à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MJANR) et des initiatives du Budget.

- **Engagement des citoyens et des citoyennes - intégrité des programmes :** Les Canadiens et les Canadiennes cherchent de plus en plus à ce que tous les niveaux de l'administration publique tiennent compte de l'intérêt public lorsqu'ils s'acquittent des responsabilités qui leur incombent et planifient pour les générations futures. Les citoyens et les citoyennes veulent participer davantage au processus décisionnel et à la détermination de la manière dont sera dépensé l'argent des contribuables. Ils veulent une bureaucratie allégée, un accès plus facile aux services gouvernementaux et une plus grande coopération entre les différents niveaux de l'administration publique. Les Canadiens et les Canadiennes souhaitent recevoir un service au moment opportun, axé sur la personne et dont on rend davantage compte des résultats. Le rôle important que les principes du développement durable peuvent jouer dans tous les aspects de la politique, des programmes et des activités opérationnelles du gouvernement - que ce soit par rapport à l'environnement ou aux aspects socio-économiques et culturels de la vie au Canada, aujourd'hui et demain - suscite également un intérêt croissant.

- **Identité culturelle canadienne :** La population canadienne manifeste un intérêt

croissant pour les programmes concernant le patrimoine. Les Canadiens et les Canadiennes veulent en savoir davantage sur leur pays, son histoire et sur ce qui rend le Canada unique sur la scène mondiale. Une partie cruciale du patrimoine de la nation, soit ses efforts en temps de guerre et de maintien de la paix, joue un rôle fondamental dans l'histoire du pays. Le caractère des Canadiens et des Canadiennes, ainsi que les valeurs qu'ils ont fait valoir pendant ces périodes de conflits armés sont inextricablement liées à l'édification de l'identité canadienne unique. Il est de plus en plus nécessaire de faire mieux comprendre les grandes questions liées à la participation du Canada aux efforts de guerre et de maintien de la paix, sous le rapport des causes, des coûts et des conséquences de la guerre, ainsi que du prix d'une paix durable. Les Canadiens et les Canadiennes désirent également personnaliser cette expérience. Beaucoup sont eux-mêmes à la recherche de leurs propres racines culturelles. Ils dressent leur généalogie et s'adressent à l'État, en nombre toujours plus grand, en vue d'obtenir des renseignements détaillés et complets sur la participation des membres de leur famille aux efforts de guerre ou de maintien de la paix.

Pour répondre efficacement aux besoins des différents groupes de clients du Portefeuille, le personnel a dû consacrer davantage de temps au traitement d'un nombre accru de demandes de services. Il a fallu, par la même occasion, améliorer nos compétences spécialisées, acquérir de nouvelles connaissances dans une foule de domaines et consacrer plus de temps et d'énergie à la coordination des ressources communautaires.

■ Soins de santé : Au moment où les programmes de soins de santé provinciaux font

l'objet d'une réforme en profondeur visant à les rendre plus efficaces et plus économiques, Anciens Combattants Canada doit relever de nouveaux défis dans l'administration de ses programmes et la prestation de services à la clientèle. Sur le

plan des programmes, notre politique en matière de santé fait l'objet de révisions continues, de façon qu'elle puisse mieux répondre aux besoins de la clientèle au moment où les priorités des provinces en matière de services de santé et d'avantages pour soins de santé évoluent. Nous visons à assurer une continuité harmonisée entre les services d'ACC et ceux des autres fournisseurs de services. En procédant du principe selon lequel la responsabilité première de la prestation de soins de santé aux citoyens et aux citoyennes incombe à la province et à la collectivité, les programmes de soins de santé d'ACC, destinés à combler toute « lacune identifiée au chapitre des soins », offrent à la clientèle admissible une gamme de services et d'avantages fondés sur une perspective intégrale qui met l'accent sur les besoins de la clientèle et les résultats visés, à court et à long terme.

Pour de plus amples renseignements :
<http://www.vac-acc.gc.ca/providers/f/>

Le vieillissement de la clientèle d'anciens combattants se traduira par un plus grand besoin de souplesse au chapitre des programmes et de l'accès aux soins de longue durée en établissement. L'Examen des besoins en soins de santé des anciens combattants - une étude exhaustive des besoins prévus des anciens combattants au cours des huit à dix prochaines années - a soulevé le besoin d'un choix plus vaste de soins et d'un plus grand nombre de lits pour soins de longue durée.

■ Les conflits dans le monde : À l'échelle internationale, le Canada - de sa

contribution à l'élimination des mines terrestres à son travail au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et des Nations Unies - a la réputation de faire avancer les choses. Une plus grande présence des membres des Forces canadiennes de maintien de la paix sur la scène mondiale, à l'appui du rôle que joue le Canada dans l'édification d'un monde plus sûr et le maintien de l'ordre et de la sécurité dans les pays étrangers, aura une incidence directe sur la clientèle, les futurs critères d'admissibilité, ainsi que sur la conception et l'exécution des programmes d'Anciens Combattants Canada.

Tableau 3: Prévission du nombre prévu de clients d'Anciens Combattants, par type de client, 1999-2003

Type de client*	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Anciens combattants	109 809	104 423	99 131	93 904
Survivants	69 565	69 257	69 012	68 813
Forces canadiennes	28 320	30 075	31 798	33 532
TOTAL**	207 694	203 754	199 940	196 248

* Comprend les clients qui touchent des pensions d'invalidité, des allocations d'ancien combattant, des traitements et des soins de longue durée ainsi que des avantages et des services dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants.

** Les chiffres ayant été arrondis, les totaux peuvent ne pas correspondre aux nombres indiqués.

► **Anciens combattants ayant servi en temps de guerre (anciens combattants):** Un nombre croissant d'anciens combattants font face à des problèmes reliés au vieillissement - maladies chroniques, fragilité, démence et perte de mobilité - ce qui les rend de plus en plus vulnérables et dépendants des membres de leur famille, de leurs amis ainsi que des organisations et des établissements communautaires. La prestation de services à une clientèle vieillissante a pour effet d'accroître la demande de soins de santé et de soins en établissement. La promotion de la santé constitue pour Anciens Combattants, en partenariat avec les autres paliers de gouvernement et les organisations non gouvernementales, une priorité absolue pour ce qui est du maintien de l'autonomie, de la prévention des maladies et de l'amélioration de la santé et de la qualité de vie.

► **Survivants :** Les clients constitués par les survivants comprennent les veufs(ves) ainsi que les orphelins(nes) des anciens combattants ou des membres des Forces canadiennes. Formé principalement de femmes un peu plus jeunes que les anciens combattants, ce groupe ne devrait pas diminuer au cours des prochaines années. Les projections indiquent plutôt qu'il demeurera relativement stable.

► **Membres actuels et anciens des Forces canadiennes :** Le nombre total de membres des Forces canadiennes devrait augmenter au cours des trois prochaines années. Les membres de ce groupe, constitué principalement d'hommes mais incluant proportionnellement plus de femmes que celui des anciens combattants, sont généralement plus jeunes, ont plus de personnes à charge, ainsi que des besoins différents et plus complexes que les anciens combattants ayant servi en temps de guerre. Cela se répercutera de façon importante sur le volume et la complexité des services à dispenser dans le cadre des programmes de pensions d'invalidité et de soins de santé.

■ Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

- Donner aux clients la possibilité d'obtenir une audience de révision et d'appel pour assurer l'équité dans le processus de décision en matière de pensions d'invalidité et d'allocations aux anciens combattants.

C. Facteurs externes influant sur le Portefeuille

Divers facteurs externes auront une incidence sur le Portefeuille en 2000-2001, notamment : nécessité de maintenir les compressions budgétaires; performance de l'économie canadienne; compétence partagée dans certains secteurs de programmes (p. ex. soins de santé); changements technologiques; et réformes sur les plans financier, législatif et administratif et en milieu de travail.

Toutefois, pour les besoins de la présente période de planification, nous nous concentrerons sur les cinq facteurs suivants :

■ **Tendances démographiques de la clientèle** : Le vieillissement et le déclin de

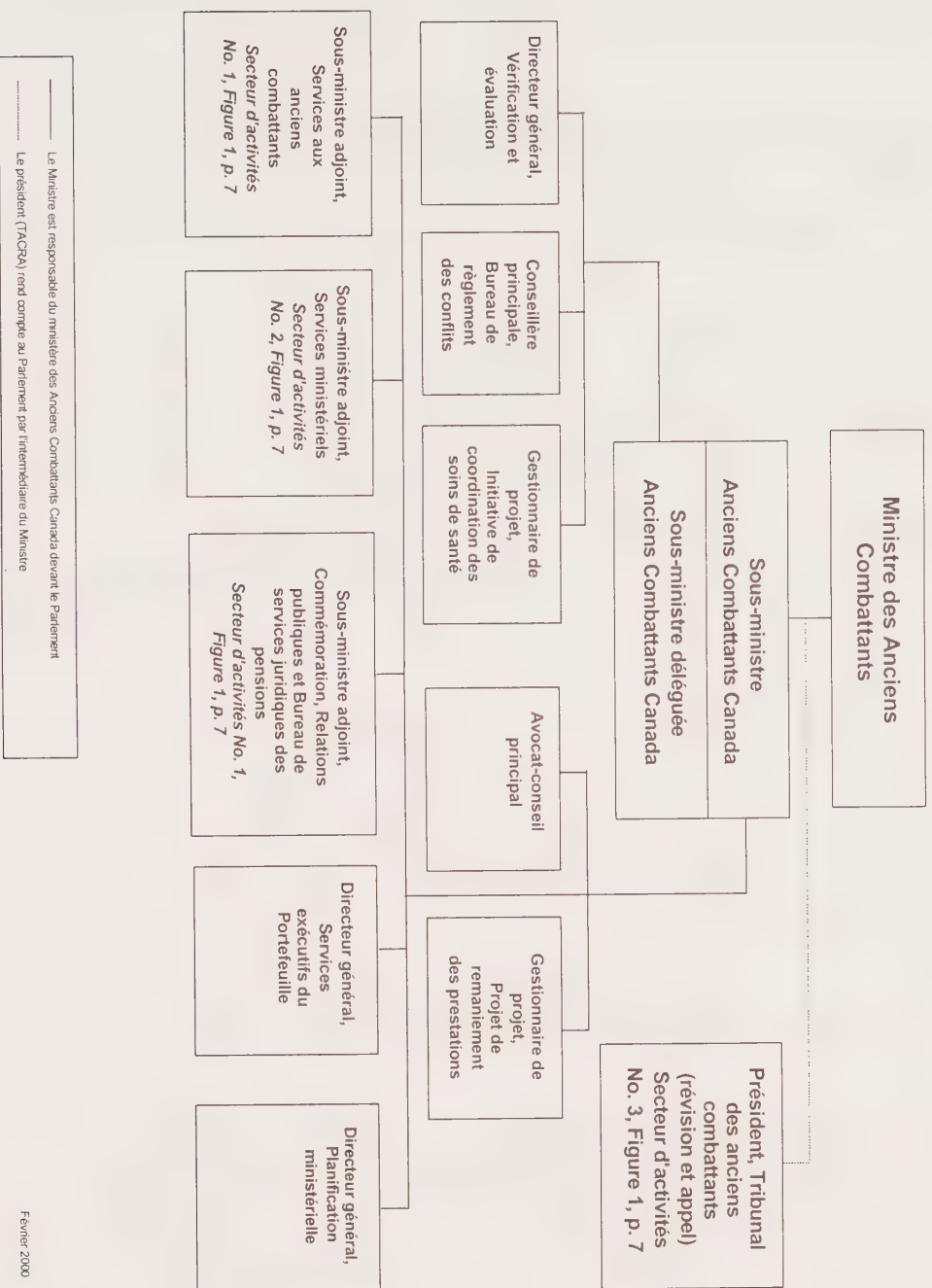
l'ensemble de la clientèle d'anciens combattants du Portefeuille, ajoutés à la croissance constante de la clientèle des Forces canadiennes, constituent le facteur externe influant le plus sur le Programme.

La clientèle du portefeuille des Anciens Combattants se compose de trois principaux groupes : anciens combattants ayant servi en temps de guerre; membres actuels et anciens des Forces canadiennes admissibles; et survivants (survivantes). Les anciens combattants ayant servi en temps de guerre ont toujours formé la majeure partie de la clientèle du Portefeuille. Cependant, on prévoit que la population totale d'anciens combattants canadiens ayant servi en temps de guerre, estimée à 383 000 en 1999-2000, baissera du tiers au cours de la période de planification, atteignant environ 255 000 en 2004-2005. Il importe de noter que ces personnes, qu'elles bénéficient ou non de prestations et de services, représentent un **constituant** important pour le Portefeuille.

Le tableau 3 sur la page suivante « Prévission du nombre prévu de clients d'Anciens Combattants, par type de client, 1999-2003 » donne une prévision de la clientèle pour chacun de ces groupes pour la période de planification.

Pour de plus amples renseignements :
<http://www.vac-acc.gc.ca/clients/>

Tableau 2 : Organigramme du portefeuille des Anciens Combattants



- Contribuer au bien-être financier, physique et social des anciens combattants et d'autre personnes admissibles, en reconnaissance des sacrifices qu'ils ont consentis au service de leur pays; et garder le souvenir de ces sacrifices à la mémoire de tous les Canadiens.

■ Anciens Combattants Canada

L'énoncé de mission du Portefeuille fait état des ses objectifs généraux. Les objectifs du Portefeuille reflètent aussi bien son mandat que sa mission.

B. Objectifs du Portefeuille et des Programmes

Le tableau 2 « Organigramme du portefeuille des Anciens Combattants », à la page 8, présente les postes responsables de chaque secteur d'activités.

* L'expression « équivalent temps plein » (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines et s'entend de l'emploi d'une personne pendant une année entière, ou de l'équivalent.

Secteurs d'activités			(en millions de dollars)		(ETP)
Le Programme des Anciens Combattants			1 957,6		2 848
1. Le Secteur d'activités des prestations et services			37,5		462
2. Le Secteur d'activités de l'administration ministérielle			9,7		123
Le Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)					
3. Le Secteur d'activités du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)					

Tableau 1 : Sommaire des Secteurs d'activités, Dépenses et nombre d'équivalents temps plein (ETP), 2000-2001

Le président du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), qui est responsable du secteur d'activités du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), est comptable au Parlement, par l'entremise du ministre des Anciens Combattants.

Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

Le sous-ministre adjoint du Secteur de l'administration ministérielle est responsable du secteur d'activités de l'Administration ministérielle et est comptable au Sous-ministre.

Rôle

Depuis 1944, Anciens Combattants joue, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux, avec les gouvernements provinciaux et avec le secteur privé, un rôle de chef de file au niveau de l'élaboration, de la coordination et de l'administration des politiques et des programmes fédéraux destinés à assurer le bien-être économique, social, psychologique et physique des anciens combattants, des membres anciens et actuels admissibles des Forces canadiennes ainsi que des civils admissibles et des membres de leur famille.

Responsibilités

Ministre :

Le ministre des Anciens Combattants est responsable d'Anciens Combattants Canada devant le Parlement. Le président du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), un organisme indépendant et quasi judiciaire, rend compte au Parlement, par l'entremise du Ministre, des ressources du Tribunal et il justifie devant le Ministre cette utilisation.

Anciens Combattants Canada

Sous-ministre :

Le sous-ministre d'Anciens Combattants Canada, auquel une sous-ministre déléguée et trois sous-ministres adjoints sont comptables, est responsable de deux secteurs d'activités relevant du Programme des Anciens Combattants.

Sous-ministre déléguée :

La Sous-ministre déléguée joue un rôle prépondérant, quant à certains dossiers dont elle assure la gestion au sein des secteurs d'activités à la demande du Sous-ministre, auquel elle est comptable.

Sous-ministres adjoints :

Le sous-ministre adjoint du **Secteur des services aux anciens combattants** est responsable de deux secteurs de services (Pensions et allocations et Soins de santé) relevant du secteur d'activités des Prestations et services, est comptable au Sous-ministre.

Le sous-ministre adjoint du **Secteur de la commémoration et des relations publiques et du Bureau des services juridiques des pensions** est responsable de deux secteurs de services (Services juridiques des pensions et Commémoration) relevant du secteur d'activités des Prestations et services, est comptable au Sous-ministre.

Section II : Vue d'ensemble du Portefeuille

A. Mandat, mission, rôle et responsabilités

Le Canada a reconnu depuis longtemps les difficultés et les épreuves qu'ont dû surmonter les anciens combattants, le personnel des Forces canadiennes, les civils et leurs familles lors des conflits armés et des activités de maintien de la paix auxquels notre pays a participé. Le portefeuille des Anciens Combattants est là pour les servir.

Le portefeuille des Anciens Combattants (AC) comprend :

- ▶ Anciens Combattants Canada (ACC)
- ▶ Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (TACRA)

Le mandat d'**Anciens Combattants Canada** consiste à fournir des avantages et des services aux Canadiens admissibles qui ont servi leur pays lors des conflits armés ou des activités de maintien de la paix, et de perpétuer le souvenir de leurs réalisations et de leurs sacrifices pour la défense de la liberté. Ce programme est autorisé en vertu de la *Loi sur le ministère des Anciens combattants*, de quinze autres lois du Parlement et de trente séries de règlements et de décrets.

Le mandat du **Tribunal des anciens combattants (révision et appel)**, en ce qui a trait à la compétence exclusive pour réviser toute décision rendue en vertu de la *Loi sur les pensions* et de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, et pour statuer sur toute question liée à la demande de révision, découle de la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*.

Énoncé de mission du portefeuille des Anciens Combattants

Offrir aux anciens combattants, aux civils admissibles et à leurs familles des avantages et des services auxquels ils ont droit, favoriser leur bien-être et leur autonomie au sein de la collectivité et perpétuer dans la mémoire de tous les Canadiens le souvenir de leurs réalisations et des sacrifices qu'ils se sont imposés.

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Un rapport sur les plans et les priorités 2000-2001

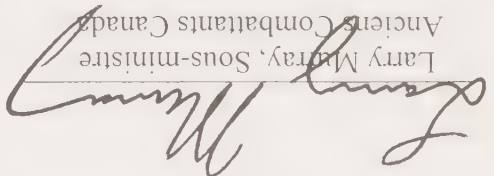
Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2000-2001 du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

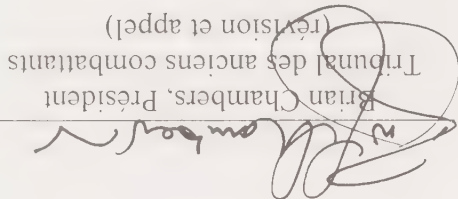
Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2000-2001 d'Anciens Combattants Canada.

À ma connaissance les renseignements :

- Décrit fidèlement les mandats, plans, priorités, stratégies et résultats clés
- Sont conformes à la politique et aux instructions du Conseil du Trésor, ainsi qu'aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités*.
- Sont complets et exacts.
- Sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion sous-jacents.

Je suis satisfait des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le Rapport sur les plans et les priorités. Ce document s'appuie principalement sur la structure de planification, de rapport et de responsabilisation approuvée par les ministres du Conseil du Trésor le 30 octobre 1997 et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.


Larry Murray, Sous-ministre
Anciens Combattants Canada


Brian Chambers, Président
Tribunal des anciens combattants
(révision et appel)

Le 14 février 2000

Le 16 février 2000


En 2000-2001, les activités réalisées par le portefeuille des Anciens Combattants seront harmonisées avec notre soutien à l'**Accord-cadre sur l'union sociale** et aborderont les grandes priorités horizontales auxquelles doivent s'attaquer tous les organismes fédéraux, notamment les initiatives liées à la réglementation, le service de qualité et la modernisation de la fonction de contrôleur.

Nous nous engagerons fermement à réaliser le programme que le gouvernement a annoncé en octobre 1999 dans le **Discours du Trône**. Nous continuerons notamment nos efforts en nous fondant sur les compétences fondamentales de notre effectif - p. ex. le processus de décisions en matière de pensions d'invalidité, l'évaluation des besoins des clients, la compétence en matière de services à une population vieillissante -, d'élargir de manière stratégique notre activité de partenariat et d'approfondir nos connaissances et notre infrastructure de renseignements pour mieux contribuer à bâtir **Une économie dynamique pour le XXI^e siècle**. Les activités en cours dans les secteurs novateurs de la politique et des programmes du Portefeuille sont fortement axées sur un certain nombre de priorités, notamment **Assurer des soins de qualité pour les Canadiens; Renforcer les relations avec les peuples autochtones du Canada; et Bâtir des collectivités plus fortes**. Par notre travail en matière de développement durable, nous contribuerons grandement à améliorer la **Qualité de notre environnement** et, quand cela sera possible, à offrir des possibilités de faire participer **Nos enfants et nos jeunes**. Notre programme de commémoration contribuera à mieux faire comprendre la participation du Canada aux efforts de guerre et aux missions de maintien de la paix et à montrer comment elle a milité en faveur d'un **Canada fort et uni**. Pour soutenir la **Place du Canada dans le monde**, le portefeuille des Anciens Combattants s'emploiera à sensibiliser la population du pays aux militaires canadiens qui apportent maintenant leur concours au maintien de la

paix dans le monde.

Dans l'exécution de notre travail, nous considérons toujours que la satisfaction de nos clients est notre premier critère d'évaluation de succès et nous ne laissons passer aucune occasion d'écouter nos clients et de répondre à leurs besoins. Cela est conforme à notre principe de service orienté vers la clientèle et est la marque de notre tradition d'excellence en matière de service. Nous mettons à la disposition de nos clients des fiches d'observations dans tous nos points de service du pays. Nous examinons chaque fiche et donnons suite aux observations faites. Nos clients sont des êtres spéciaux et il nous fait honneur de les servir.

Les renseignements contenus dans ce Rapport sur les plans et les priorités mettent en lumière nos activités prévues pour l'exercice de 2000-2001. C'est avec impatience que j'attends de vous rendre compte de nos réalisations dans le Rapport sur le rendement du Ministère pour la période se terminant le 31 mars 2001.



L'honorable George Baker

Section I : Message du Ministre

Message du Ministre



Je suis très heureux de présenter au Parlement et au peuple canadien le Rapport sur les plans et les priorités du portefeuille des Anciens Combattants pour l'exercice 2000-2001.

Nous nous retrouvons maintenant au seuil d'un nouveau siècle et les Canadiens et les Canadiennes ont tout lieu de l'aborder avec espoir. Nous envisageons l'avenir avec confiance, forts d'avoir été reconnus par le monde entier pour notre qualité de vie imprégnée d'une société dynamique et démocratique et d'un profond sentiment collectif.

Cependant, c'est aussi un temps de réflexion. Nous jetons avec fierté un regard sur les événements du siècle écoulé en raison du rôle déterminant que nos forces de combat, nos gardiens de la paix et les citoyens et citoyennes ici au pays ont joué dans la défense de la liberté et dans notre incessante recherche de la paix dans le monde. Nous commémorons l'esprit des générations de Canadiens et de Canadiennes qui ont contribué à façonner l'identité canadienne par l'union dans la lutte pour une cause commune et par un effort collectif pour surmonter les horreurs des conflits armés. Nous sommes énormément redevables à ces Canadiens et Canadiennes remarquables et nous nous réjouissons de leur legs socio-économique durable, qui a permis au Canada de devenir le pays fort, progressiste et universellement respecté qu'il est aujourd'hui.

Au fil des ans, le portefeuille des Anciens Combattants a acquis une réputation d'excellence en matière de services. Celle-ci est fondée sur le succès obtenu par l'organisme dans ses efforts pour répondre aux besoins changeants de sa clientèle, c'est-à-dire en insistant sur de nouveaux aspects des programmes, lorsque il le fallait, et en donnant des services de qualité avec courtoisie, rapidité et équité.

Au cours de l'exercice de 2000-2001, le Portefeuille continuera d'avancer en prenant appui sur ces assises solides. Anciens Combattants Canada procédera à un immense travail de planification stratégique, qui visera presque tous les aspects de l'organisation. Il a été prévu que la consultation des intervenants sera au cœur de ce développement. Une fois élaboré, notre **Plan stratégique** exposera l'orientation du Ministère et ses objectifs stratégiques pour les cinq années à venir et servira de schéma directeur pour guider l'organisme à atteindre ses buts.

Sur cette toile de fond, nous allons poursuivre les mesures visant à améliorer les services et relèverons efficacement les défis que posent les besoins nouveaux de notre population d'anciens combattants, qui vieillit, ainsi que notre clientèle plus jeune des Forces canadiennes.

C. Service de qualité	43
D. Modernisation de la fonction de contrôleur	44
E. Stratégie d'information financière	45
F. Norme générale de classification	46
G. Gouvernement en direct	46
H. Initiative de coordination des soins de santé	47
Section V : Renseignements financiers	49
Tableau 5.1 : Sommaire des dépenses d'immobilisations, par programme et par secteur d'activité	49
Tableau 5.2 : Renseignements sur les dépenses des grands projets d'immobilisations	49
Tableau 5.3 : Rapport d'étape sur les grands projets de l'Etat : Projet de remaniement des prestations	50
Tableau 5.4 : Sommaire des paiements de transfert	54
Tableau 5.5 : Source des recettes non disponibles	55
Tableau 5.6 : Coût net des programmes pour l'année budgétaire	56
Section VI : Autres renseignements	57
A. Liste des lois et règlements	57
B. Références	60
Index	61

Table des Matières

Section I : Message du Ministre	1
Section II : Vue d'ensemble du Portefeuille	5
A. Mandat, mission, rôle et responsabilités	5
B. Objectifs du Portefeuille et des Programmes	7
C. Facteurs externes influant sur le Portefeuille	10
D. Dépenses prévues du Portefeuille	14
Section III : Plans, résultats et ressources	15
A. Programme des Anciens Combattants	15
1. Secteur d'activités des prestations et services	15
1.1 Dépenses prévues nettes (en millions de dollars) et équivalents temps plein (ETP)	15
1.2 Objectif du secteur d'activités	15
1.3 Description du secteur d'activités	15
1.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes	16
1.4.1 Pensions et allocations, Soins de santé	16
1.4.2 Services juridiques des pensions	27
1.4.3 Commémoration	29
2. Secteur d'activités de l'administration ministérielle	33
2.1 Dépenses prévues nettes (en millions de dollars) et équivalents temps plein (ETP)	33
2.2 Objectif du secteur d'activités	33
2.3 Description du secteur d'activités	33
2.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes	34
2.4.1 Administration ministérielle	34
B. Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	39
3. Secteur d'activités du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	39
3.1 Dépenses prévues nettes (en millions de dollars) et équivalents temps plein (ETP)	39
3.2 Objectif du secteur d'activités	39
3.3 Description du secteur d'activités	39
3.4 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes	40
3.4.1 Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	40
Section IV : Initiatives horizontales	41
A. Mesures réglementaires	41
B. Stratégies de développement durable	42

Commentaires :

Tous les commentaires ou suggestions destinés à améliorer le contenu du présent document sont les bienvenus. Nous vous invitons à communiquer vos observations à la Direction générale des communications d'Anciens Combattants Canada (ACC), à l'adresse indiquée ci-dessous. Vous pouvez aussi nous envoyer un courriel à l'adresse suivante : plun@vac-acc.gc.ca.

Demandes de renseignements généraux :

Pour toute demande de renseignements généraux au sujet du Portefeuille, de ses programmes et de ses services, veuillez communiquer avec le bureau régional ou le bureau de district d'ACC situé le plus près de chez vous. Vous trouverez les adresses et les numéros de téléphone dans la section des services gouvernementaux de votre annuaire téléphonique.

Publications du Portefeuille :

Le Portefeuille publie plusieurs documents sur ses programmes et ses services. Vous pouvez obtenir copie de toutes nos publications sur notre site Internet. Vous pouvez aussi obtenir ces publications dans les bureaux régionaux et de district d'ACC, partout au Canada, ou en écrivant à la :

Direction générale des communications
Anciens Combattants Canada
C. P. 7700
Charlottetown (I.-P.-E.)
CIA 8M9

Le Rapport sur les plans et les priorités des Anciens Combattants décrit les activités que le Portefeuille compte réaliser au cours de l'exercice 2000-2001. Le document explique comment Anciens Combattants prévoit utiliser l'argent des contribuables pour assurer la prestation de services à la clientèle particulière du Portefeuille. Faute d'espace, il n'est cependant pas possible de mentionner toutes les activités envisagées dans le cadre de chacun des programmes du Portefeuille. Nous nous bornons donc à présenter les activités qui intéressent le Parlement et le grand public.

On peut obtenir de plus amples renseignements en visitant le site Internet multimédia primé d'Anciens Combattants à l'adresse suivante : <http://www.vac-acc.gc.ca>

Ce site, conçu pour fournir à nos clients, à leurs familles et au public des renseignements sur nos programmes et nos services, est convivial et organisé de façon à permettre au visiteur d'obtenir facilement l'information qu'il souhaite sur les pensions et les allocations, les soins de santé, les recherches et autres programmes et services. On y trouve également des renseignements que nos clients nous ont demandés – soutien en période de deuil, données historiques et commémoratives, accès aux rapports du Ministère, situation de différents projets de loi dans le processus législatif ainsi que des sections spéciales soulignant des initiatives et des enjeux courants.

On trouve également, sur ce site interactif, des visites virtuelles du système de tunnels du plateau de Vimy, des rapports quotidiens des délégations canadiennes en pèlerinage à l'étranger pour rendre hommage aux anciens combattants et souligner leurs réalisations et leurs sacrifices sur les champs de bataille, de même que des séquences audio et vidéo d'anciens combattants racontant leurs souvenirs. Notre site «jeunes» a été conçu par des jeunes afin de sensibiliser les Canadiens – en particulier, la jeunesse – au coût humain et aux sacrifices consentis pour bâtir notre pays. On souligne l'importance du jour du Souvenir à ceux qui sont trop jeunes pour avoir vécu les horreurs des combats. On y brosse aussi le portrait d'un certain nombre d'héroïnes et de héros moins connus, y compris les Canadiens d'origine chinoise et amérindienne (qui ont participé à la guerre derrière le territoire ennemi), ainsi que les infirmières militaires, qui ont bravé les rigueurs du front pour apporter aide et réconfort à nos hommes.

Durant la Semaine nationale des anciens combattants, qui précède le jour du Souvenir, différents renseignements sont offerts sur le site interactif d'Anciens Combattants – prose et poésie, documentation à l'intention des enseignants, journaux de guerre et liste des activités de la Semaine des anciens combattants organisées dans tout le pays.

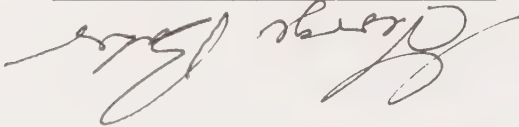
Il existe enfin un site spécial des Forces canadiennes où l'on met l'accent sur les besoins particuliers des militaires et de leur famille. Des liens sont proposés avec un certain nombre d'autres sites apparentés.

Anciens Combattants

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III - Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé par :



L'honorable George Baker

Le ministre des Anciens Combattants

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme

(à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs

d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des

besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins

en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des

programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des

ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents

doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes

conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en

fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui

portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du

Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi*

sur la gestion des finances publiques.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de

l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes

publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de

l'affectation et de la gestion des fonds publics.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie continuellement pour simplifier les exigences liées aux rapports, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a demandé que Anciens combattants Canada et dix autres ministères examinent d'autres structures de rapport en remplacement de leur *Rapport sur les plans et les priorités* de cette année. Il a donc exemplé le ministère de se conformer aux lignes directrices prescrites pour la préparation de ce rapport.

© Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par

le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre librairie local ou par la

poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)

Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943

Site Internet : <http://publications.fpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-49

ISBN 0-660-61179-1



Anciens combattants Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

CA1
FN
E77

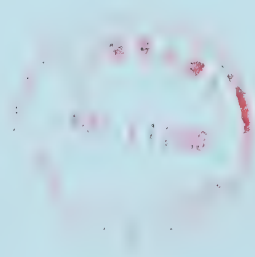


Classification
Classification

Western Economic Diversification Canada

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>

Catalogue No. BT31-2/2001-III-82

ISBN 0-660-61204-6

WESTERN ECONOMIC DIVERSIFICATION CANADA

Report on Plans and Priorities for 2000-2001

A handwritten signature in dark ink, reading "John Manley", positioned above a horizontal line.

**The Honourable John Manley
Minister**

Western Economic Diversification Canada

Table of Contents

Section I:	Messages	
	Minister's Portfolio Message	1
	Secretary of State's Message	3
	Management Representation.....	5
Section II:	Departmental Overview	7
	A. Mandate, Roles and Responsibilities	7
	B. Departmental/Program Objective(s)	8
	C. External Factors Influencing the Department	9
	Intergovernmental Relations and Economic Prosperity	9
	Economic Outlook.....	10
	Post Deficit Era and Socio-Demographic Challenges.....	11
	Toward a Stronger National Agenda	11
	D. Departmental Planned Spending.....	12
Section III:	Plans, Results and Resources	13
	Departmental Overview	13
	Business Lines and Core Programs:	
	Capital Services	14
	Information Services.....	16
	Targeted Business Services.....	18
	Service Partnerships.....	19
	Strategic Initiatives and Special Projects	21
	National Programs	23
	Legacy Programs	24
Section IV:	Horizontal Initiatives	27
	Sustainable Development.....	27
Section V:	Financial Information	29
Section VI:	Other Information	31
Index:	.....	33

Section I: Messages

Minister's Portfolio Message

In the global economy, innovation is an essential determinant of long-term economic growth, improved productivity and, ultimately, our quality of life. Preparing Canadians for the knowledge-based economy remains one of the government's top priorities in the years ahead. My portfolio of government organisations is promoting the growth of a strong dynamic Canadian economy and helping Canadians take advantage of the opportunities offered by the global knowledge-based economy. We have laid a solid foundation through our continuing investments in knowledge and innovation.

An essential ingredient for our knowledge-based growth, both as an economy and as a society, is Connecting Canadians, an initiative designed to make Canada the most connected country in the world. Leading-edge applications will create jobs and growth, and strengthen productivity performance. Connecting Canadians also allows us to reach out to all citizens, and redefine and enhance how we provide services to, and interact with, Canadians.

I am pleased to present the Report on Plans and Priorities for Western Economic Diversification Canada that sets out for Canadians its planned activities, priorities and resources over the course of the next three years. These plans illustrate how Western Economic Diversification Canada is contributing to the building of a strong and dynamic Canadian economy.

Western Economic Diversification Canada partners and works closely with other governments, industry and the community in building a stronger more economically vibrant Western Canada. Western Economic Diversification Canada has built a solid network of organizations that can deliver innovative pan-western programs to deal with issues that are specific to the small and medium size entrepreneur. With over one hundred points of service across western Canada, Western Economic Diversification Canada responds effectively to the needs of both urban and rural communities.

The Industry Portfolio is...

Atlantic Canada Opportunities Agency
Business Development Bank of Canada*
Canadian Space Agency
Competition Tribunal
Copyright Board Canada
Canada Economic Development for Quebec Regions
Industry Canada
National Research Council Canada
Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada
Social Sciences and Humanities Research Council of Canada
Standards Council of Canada*
Statistics Canada
Western Economic Diversification Canada

**Not required to submit Reports on Plans and Priorities*

These plans illustrate Western Economic Diversification Canada's effectiveness in assessing changing economic trends, anticipating needs and opportunities, and responding to them quickly and efficiently, while simultaneously advancing the Government's overall policy agenda. With over ten years of expertise, the department understands the fundamental economic challenges facing western Canada and as a client-focused, service-driven, proactive organization, addresses these needs to build a stronger West and a stronger Canada.

As we look ahead we must define excellence by global standards. Innovation, science, research and development, and connectedness will profoundly change the world we face in the next decade. To maintain and improve our quality of life, we must be more skilled, more productive, more entrepreneurial and more innovative than any other country in the world and we can be all of these things.



The Honourable John Manley

Secretary of State's Message



I am pleased to table this Report on Plans and Priorities for Western Economic Diversification Canada (WD). WD is in business to promote the development and diversification of the western Canadian economy; to coordinate federal economic activities in the West; and to reflect western Canadian interests in national decision-making.

The Department's overall goal is to ensure that western Canadians have access to economic development programs, services for small and medium-size enterprises and capital to start and grow their businesses. Directly or through innovative partnerships, WD helps leverage the resources to put together large-scale initiatives whose benefits will be

realized in the long term and smaller scale projects providing immediate jobs and economic viability for western enterprises.

WD is committed to providing western Canadians with economic development programs in partnership with others including municipalities, provincial governments, academic institutions, private sector groups, non-government organizations and individual Canadians.

WD's network of partnerships provides access to services critical to small business and entrepreneurial success. The Western Canada Business Service Network partnership has over 100 points of service and continues to expand through satellite offices in smaller communities, where on-line connectivity ensures users access to useful and innovative business information. In order to develop and deliver targeted business services to help western Canadian entrepreneurs, WD will continue to be the western link to a world of business resources.

The Community Futures Development Corporations will continue their work in fostering community economic development. The recent \$90 million five-year extension of support to the Community Futures Development Corporations in Western Canada will ensure that the dedicated staff in these organizations can provide services vital to the rural West. The \$17.5 million five-year renewal of the Women's Enterprise Initiative for the western provinces will provide resources to help women entrepreneurs in the West.

In the last decade, the number of self-employed Aboriginal people increased substantially with about two out of every three Aboriginal firms situated west of Ontario. In April 1999, as part of a strategy to help ensure that Aboriginal entrepreneurs have the necessary information and skills to establish and expand their businesses, the federal government launched the Aboriginal Business Development Initiative. This Initiative improves access to capital and enhances the delivery of existing business support programs to

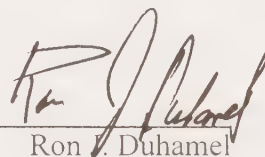
Aboriginal entrepreneurs, in part through the Aboriginal Business Service Network, in which WD and the western Canada Business Service Centres play an important role.

One of the challenges facing Canadians as we move to a global economy is how to promote innovation in Canada. An essential determinant of long-term economic growth, innovation can be defined as the creation of ideas and the application of these ideas to create new products and services. WD has supported innovation-related activities since its inception and our aim is to help the West realize its potential as a strong innovation player within the national economy.

Productive intergovernmental relations provide a strong framework for joint federal and provincial initiatives through the Western Economic Partnership Agreements. WD played a key role in marshalling support, and provided \$5 million through the Canada/Saskatchewan Western Economic Partnership Agreement, for the Canadian Light Source synchrotron project at the University of Saskatchewan, the largest science project ever undertaken in Canada to date. All Canadians will directly benefit from this investment to expand our scientific research capabilities and enhance our knowledge base, key factors in economic growth in the twenty-first century.

As a member of the Industry Portfolio, WD is proud to be part of the solution that has created the conditions necessary for a more productive western economy. WD contributes to the federal economic agenda which focuses on improving productivity performance, helping to accelerate Canada's transition to the knowledge economy in all sectors, investing in areas of high economic, social and environmental return, and creating greater opportunities for all Canadians.

In the coming year, WD will increase its support for innovation to encourage productivity growth and ensure a strong role for western Canadians in the knowledge-based economy. The Department will continue to support and strengthen the federal government's role in western Canada. WD's proactive, effective and visible support for the West will contribute to Canada's prosperity and help forge the links that unite us.



Ron J. Duhamel
Secretary of State

Western Economic Diversification

MANAGEMENT REPRESENTATION

Report on Plans and Priorities 2000-2001

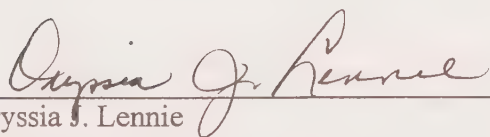
I submit, for tabling in Parliament, the 2000-2001 Report on Plans and Priorities (RPP) for Western Economic Diversification.

To the best of my knowledge the information:

- Accurately portrays the department's mandate, plans, priorities, strategies and expected key results of the organization.
- Is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing Report on Plans and Priorities*.
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP's production.

The planning and reporting structure on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.



Oryssia J. Lennie
Deputy Minister
Western Economic Diversification

Date:

16 February 2000

Section II: Departmental Overview

A. Mandate, Roles and Responsibilities

Western Economic Diversification's (WD) mandate is defined in the Western Economic Diversification Act of 1988. The Act enables the Department to play an innovative and responsive role on behalf of the Government of Canada in providing western Canadians with policies, programs, and services that promote economic opportunities.

Through the Act, Western Economic Diversification is mandated to:

- Promote the development and diversification of the western Canadian economy;
- Coordinate federal economic activities in the West; and
- Reflect western Canadian interests in national decision-making.

The fundamental role for WD is to implement its regional mandate in a way that is consistent with national direction as provided in the Speech from the Throne, the Prime Minister's response to the Speech from the Throne, and the objectives of the Industry Portfolio. The department continues to implement the Jobs and Growth Agenda, while focusing on the specific priorities of the Government to achieve a higher quality of life through accelerating the transition to the knowledge-based economy. Consistent with Throne Speech direction, WD is taking an active role in building a dynamic economy, ensuring the quality of our environment, building stronger communities, creating economic opportunities for all western Canadians, and delivering on the "Connecting Canadians" agenda. Some of the department's objectives are accomplished through programs and services that focus on the small business community in western Canada. Other objectives such as improving the climate for innovation in the West, demonstrating federal leadership on western issues, and conducting policy oriented research on the western economy, are met through core program areas.

The Department's Head Office is located in Edmonton, Alberta, co-located with the Regional Office for Alberta. There are also Regional Offices located in each of the other western provinces, in Winnipeg, Saskatoon and Vancouver, and a Liaison Office located in Ottawa. Regional satellite offices have also been opened in Calgary and Regina. The Department's Deputy Minister resides in Edmonton, and Assistant Deputy Ministers are in British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ottawa. Each western Assistant Deputy Minister has direct responsibility for managing one of the department's corporate business lines across western Canada, and for delivery of all departmental programs in their Region. The Ottawa based Assistant Deputy Minister plays the lead role in the department's advocacy activities.

Business Line and Core Program Titles	
<i>Business Lines:</i>	Capital Services Information Services Targeted Business Services Service Partnerships
<i>Core Programs:</i>	Strategic Initiatives and Special Projects National Programs Legacy Programs

B. Departmental/Program Objectives

The overall objective for WD is to ensure that western Canadians are provided with economic development programs for western communities, services to small business and entrepreneurs (SMEs) directly or through innovative partnerships, capital for small businesses and entrepreneurs, help from the federal government in times of crisis, and representation of western interests in national decision making. To meet these needs the department has developed several business lines and a series of core programs, which are presented below along with their specific objectives.

Business Lines:

- **Capital Services:** Objective - Develop targeted Loan/Investment Fund Programs, offered in cooperation with private and public sector financial institutions, as well as other assistance in accessing conventional loan/equity financing. The Funds were established in response to small business' need for financing in soft-asset and new economy areas.
- **Information Services:** Objective - Increase use of information technology to provide cost-effective business information products by tailoring information to the needs of SMEs and entrepreneurs in western Canada.
- **Targeted Business Services:** Objective - Provide assistance to SMEs and entrepreneurs to develop business plans to start or expand their business, sell to international and public sector markets, and initiatives to streamline regulations which may adversely affect small business.
- **Service Partnerships:** Objective - Develop and implement innovative alternative service delivery arrangements, which meet the needs of western Canadian communities, SMEs and entrepreneurs.

Core Programs:

- **Strategic Initiatives and Special Projects:** Objective - Develop public/private partnerships, federal, provincial and tripartite economic development initiatives to help SMEs compete in the Canadian and global markets.
- **National Programs:** Objective - Deliver national economic development programs, including the Infrastructure Works Program, special community economic adjustment initiatives and relief/assistance in response to economic crisis situations or disasters.
- **Legacy Programs:** Objective - Manage the administration and recovery of repayable contributions within the terms of contribution agreements made in previous years under the Western Diversification Program (WDP), the Industrial Regional Development Program (IRDP) and the Western Transportation Industrial Development Program (WTID).

C. External Factors Influencing the Department

Intergovernmental Relations and Economic Prosperity:

Several forces are combining to make the next few years crucial ones for economic development and strengthened federal activities in western Canada. First, WD's intergovernmental relations are, by all standards, harmonious. Disputes over resource ownership like those of the 1970s and early 1980s has given way to an era of most governments working together on major problems. In most western provincial governments, public finances are in good shape. The federal and provincial governments share a common interest in a combination of strategic program investments, tax reform and reduction and debt repayment. These forces provide a strong framework for federal action, and WD is working to build on existing good intergovernmental relations to help expand the Government of Canada's networks and links to the region.

A second positive force is the region's relative prosperity over much of the last decade. While leading indicators suggest that western Canada as a region is showing stable growth over time, there are many fundamental challenges which must be faced. The future of family farming, coastal fisheries, "one industry" rural communities, global warming and environmental trade-offs in the energy industry, an under-productive forestry sector, and northern economic development each represent a fundamental economic challenge for the future of western Canada.

Such distinctive western issues require a creative and positive response from the Government of Canada. Western Canadians, long wary of boom and bust cycles, see the knowledge economy as contributing to a more secure long-term economic base in the region. Farm, forest and energy products, however still account for 69% of western Canada's exports compared to 16% for the rest of Canada. Thus, the welfare of the 9,285,000 people who live in the region remains tied to staple commodities produced on a large scale and sold on volatile world markets. Greater productivity and economic

innovation are important themes in western Canada, and must provide the impetus for effective federal economic development and diversification strategies.

Economic Outlook:

In western Canada 1999 will be remembered as a year characterized by the effects of plummeting oil prices, adverse farming conditions, weak Asian demand and sluggish global commodity prices. In 1999, western Canada as a region grew by 1.4% compared to 4.6% for the rest of Canada. In 2000, the Conference Board expects that higher commodity prices and better growing conditions will draw these growth rates closer together, with the West growing at a rate of 2.9% while the rest of Canada slows to a 3.2% growth rate.

British Columbia suffered the most from the Asian Crisis of 1997, with output declining by 0.3% in 1998 before bouncing back 1.8% in 1999. The Conference Board expects the province to gain momentum in 2000 with growth of 2.2%. Strong United States demand for lumber, natural gas and machinery did not prevent a decline in total export values in 1996 and again in 1998. Weak job growth and the loss of 18,800 people in 1998 and 4,900 people in 1999 to other provinces aggravated the situation and the emerging recovery is still hobbled by weak retail sales and housing starts. Nevertheless, strong demand in the United States and recovery in Europe and Asia is now reviving British Columbia's export sector and the Conference Board expects the province to shake off the lingering effects of the Asian flu with growth of 2.9% by 2001.

Alberta also suffered from the Asian Crisis as oil prices, in real terms, plummeted to levels not seen since before the oil shocks of the 1970s. As a result, the provincial growth rate fell from 7.5% in 1997 to 1.2% in 1998 and 0.9% in 1999. Alberta was spared a decline in output, however, because job seekers arriving from other provinces boosted local demand and new natural gas pipelines to the Chicago area boosted gas prices and drilling activity. Low oil prices did not last long. OPEC cut production by 8% and prices surged throughout 1999, improving cash flow in the oil patch and raising near-term investment intentions particularly in oil sands projects in northern Alberta. Alberta is now poised to lead the West with growth of 4.0% in 2000.

Saskatchewan growth cooled from 6.1% in 1997 to 1.3% in 1998 and 2.0% in 1999 as farm product prices declined. Despite the slow-down, Saskatchewan had the fastest growth in the West in 1999, thanks in part to a \$900 million injection from work on the Alliance pipeline from northern British Columbia to Chicago. The pipeline will be completed in the summer of 2000, but the Conference Board expects a recovery in farming, mining and oil and gas to lift Saskatchewan to growth of 2.4% in 2000. It may seem that Saskatchewan escaped the Asian Crisis unscathed, but aggregate growth statistics do not tell the whole story. Low grain prices hit the key agriculture sector and farmers could not divert sales from the weak Asian market to the United States. Net farm income from farm operations collapsed from \$1,576 million in 1996 to \$18 million in 1997, \$9 million in 1998 and a devastating loss of \$19 million in 1999.

Manitoba's central location and diverse industrial base did not protect the province from the impact of the Asian Crisis. Growth slowed from 4.6% in 1997 to 3.1% in 1998, and low grain prices and spring flooding in the southwest combined to reduce growth to 1.2% in 1999. Net farm income data shows us that farmers lost \$54 million in 1999. This loss curtailed purchases of farm machinery and stalled growth in manufacturing, despite continued strength in export-oriented sectors like transportation equipment. The Conference Board forecasts that growth will rise to 2.5% in 2000 with the return of more normal growing conditions in the province.

Post Deficit Era and Socio-Demographic Challenges:

A third positive force impacting western Canada is the coming of "post deficit" era. Governments are moving to a period where resources are more readily available to address longer-term economic challenges and important horizontal issues. In this vein, western Canadians concerns mirror those of other Canadians. They include job security, peaceful communities and a decent society that balances economic growth with social justice – all of which are reflected in the Speech from the Throne as important areas for national government action.

Social and demographic issues are also impacting on the operating environment for the department. Aboriginal populations are growing very rapidly in western Canada, as a share both of provincial populations and in terms of the total number of Canadian Aboriginal people. The number of Aboriginal Canadians in urban centres is also growing, in Winnipeg, Regina and Edmonton in particular. Governments are seeking innovative policy responses in this complex area. Western Canada is a very urbanized region, with five of every nine Westerners living in metropolitan areas. This creates several challenges and opportunities for the Government of Canada and WD. Rapid population growth in western Canadian cities generates demands for better public services and for the renewed infrastructure that is essential for the new economy; the accompanying phenomenon of rural depopulation brings calls for more help in keeping rural communities viable.

The above issues combine in matrix fashion to create the environment in which WD operates. The department consistently strives to anticipate the economic future of western Canada and act as a catalyst to ensure the region possesses the fundamental economic tools to ensure prosperity for western Canadians.

Toward a Stronger National Agenda:

In January 1999, the Prime Minister established the Prime Minister's Caucus Task Force on the Four Western Provinces. A group of Liberal Members of Parliament and Senators from across Canada held consultations in each of the four western provinces, meeting with and hearing from many western Canadians.

The Task Force's findings, coupled with the need to stabilize the department's financial position in response to budget uncertainties, have led WD to undertake preliminary work to determine how the department might respond to potential new priorities over the short

to medium term. Priority considerations include the possibility of an enhanced role in responding to economic development issues and in strengthening relationships with western Canadians. WD will work to position itself to respond to the challenges and opportunities reported in the Task Force report.

D. Departmental Planned Spending

(\$ thousands)	Forecast Spending 1999-00	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Budgetary Main Estimates (gross)	195,055	191,478	149,323	130,838
Non-Budgetary Main Estimates (gross)	...	...	...	...
Less: Respendable Revenues	...	...	...	...
Total Main Estimates	195,055	191,478	149,323	130,838
Adjustments **	14,740	47,200	10,200	2,700
Net Planned Spending	209,795 *	238,678	159,523	133,538
Less: Non-respendable revenue	58,270	53,000	49,000	44,000
Plus: Cost of services received without charge	3,438	3,571	3,664	3,791
Net cost of Program	154,963	189,249	114,187	93,329

Full Time Equivalents	344	344	344	344
-----------------------	------------	------------	------------	------------

* Reflects the best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

** Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Annual Reference Level Update (ARLU) exercise and to include Budget initiatives.

Section III: Plans, Results and Resources

Departmental Overview

Planned Spending (\$ thousands) and Full Time Equivalents (FTE)

Forecast Spending 1999-00	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
\$154,963 *	189,249	114,187	93,329
344	344	344	344

* Reflects the best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

Business Lines and Core Programs: Introduction

WD is mandated to promote the development and diversification of the western Canadian economy; to coordinate federal economic activities in the West; and to reflect western Canadian interests in national decision-making. It fulfils its mandate by focusing its programs and services on the small business community in western Canada, and by ensuring that all western Canadians have access to the information, services and capital they need to start and maintain a small business.

WD's activities are organized into seven core areas, which are: capital services, information services, targeted business services, service partnerships, strategic initiatives and special projects, national programs, and legacy programs. Detailed plans for each business line and core program area are presented in the sections that follow Table A.

Key Results Commitments and Planned Results

Table A
Chart of Key Results Commitments

To provide Western Canadians with:	Planned Results Measures:
Economic development programs for western communities	<ul style="list-style-type: none"> • Economic development programs in partnership with: other federal partners, provincial governments, urban municipalities, communities, and strategic client groups • Economic impact of programs and partnerships
Service to small business and entrepreneurs through innovative partnerships and direct client-centred service	<ul style="list-style-type: none"> • Jobs created, new business opportunities found • Achievement of client service standards • Client satisfaction rates • Trend in numbers of small and medium-sized exporters • Degree of geographic coverage by an Integrated Service Delivery Network points (including Canada Business Service Centres, Community Futures Development Corporations and Women's Enterprise Centres)
Capital for small businesses and entrepreneurs	<ul style="list-style-type: none"> • Small business start-ups, growth rates, and longevity • Delivery efficiency • Client satisfaction rates • Utilization rates • Degree of coverage in rural areas, key growth industries and technology sectors
Help from the federal government in times of crisis	<ul style="list-style-type: none"> • Westerners' response to flood assistance (client satisfaction) • The normalization of activities in areas affected by disaster • Jobs created through economic restructuring
Representation of western interests in national decision making	<ul style="list-style-type: none"> • New procurement opportunities afforded to western Canadian business • Reflection of western interests in Canada's international and domestic policies (environment, etc.)

Capital Services

Business Line Objective

The objective of Capital Services is to increase small business awareness of and access to higher-risk financing, with a particular focus on the following target groups: key growth industries; technology; women; SMEs in minority official language communities; and rural entrepreneurs.

Business Line Description

The needs of small business have been documented through exhaustive studies and consultations. These deliberations have confirmed that small businesses, particularly in soft asset new economy areas are not being well served by traditional financial institution. The Loan/Investment Fund program is a public/private partnership that provides patient loans and counseling services to firms in key growth areas. This initiative leverages private sector investment in higher-risk, emerging and export-oriented industries. WD funds provide loan loss reserves that are intended to maximize private sector lending to small business.

WD Loan/Investment Funds are repayable and the future repayments will be re-invested in the West. The program targets gaps in the traditional financing spectrum, and ensures a value-added role for WD by offering business planning support to applicants under the Funds. The Funds are not subsidies and are delivered on commercial terms, with lending decisions made at arms-length from WD. As such, activity under these Funds may be affected in proportion to the tightening and loosening of credit policies by financial institutions as they respond to market cycles and their own internal pressures. For example, over the past year, one of WD's financial institution partners advised that the Loan Funds do not fit their future plans and they have ceased issuing these loans. Another partner has advised that its fund is working well and fills a gap in its own lending capacity. In general, however, the result has been a significant decrease in lending over the past year from \$28 million down to an estimated \$16 million.

The priorities for the coming year include the extension of one of WD's very successful funds which is drawing to a close, and the addition of some new funds (e.g. urban micro-loans and higher-risk quasi-equity) which research has indicated would address significant market gaps. Also planned is the consolidation of WD's diverse sector based funds into one or two "technology" and "value-added" funds per financial institution to streamline and simplify the delivery to clients.

The loans provided by the Community Futures Development Corporations (CFDCs) and Women's Enterprise Initiatives (WEIs) are made from investment funds provided by WD. The investment funds are repayable to the department. Lending activity is expected to remain strong in 2000-2001 with loan forecasts for the CFDCs and WEIs remaining the same as in the previous year. The total loans granted for any year do reflect general economic circumstances in the target markets, and as such are subject to some downside risk.

Key Results Commitments and Planned Results

The Department's strategy to meet this objective includes:

- Establishing, marketing, and delivering to small business higher-risk loan/investment funds in partnership with financial institutions and other capital providers;

- Providing professional services and information to assist small business develop business plans required to access financing through WD's Loan/Investment Fund program;
- Funding CFDCs and WEIs and francophone community economic development organizations so that they can make loans and provide professional services to women, aboriginal, SMEs in minority official language communities (MOLC), and young entrepreneurs in rural and remote communities; and
- Providing general information and assistance to small business on accessing a wide variety of financing.

Key Results Commitments	Planned Results Measures
Increased awareness of, and access to, capital (debt and equity) for SMEs in targeted growth sectors plus rural and women entrepreneurs and micro-businesses, leading to 2000-01 outcomes of: <ul style="list-style-type: none"> a) WD Loan Funds - 300 loans, for a total of \$22 million, plus supplementary funding of \$8 million from other sources b) CFDC Loan Funds – 2,440 loans for a total of \$54 million WEI Loan Funds - 180 loans for a total of \$4 million 	<ul style="list-style-type: none"> • Client satisfaction • Take-up rates for WD, CFDC, WEI, and MOLC Loan Funds • Amount of supplementary (other) funding accessed by WD clients. • Modification of program to meet client needs.
Improved business planning by clients	<ul style="list-style-type: none"> • Client satisfaction • Loan approval rates
Effective relationships with financial partners	<ul style="list-style-type: none"> • Partner satisfaction • Take-up rates for WD, CFDC, MOLC and WEI Loan Funds
Effective utilization of available resources	<ul style="list-style-type: none"> • Actual versus budget
Improved financial skills of WD's client service staff, focusing on: <ul style="list-style-type: none"> a) Knowledge of capital markets and financing options b) Marketing, business planning and coaching skills 	<ul style="list-style-type: none"> • WD client satisfaction • Proportion of client services staff trained

Information Services

Business Line Objective

The objective of Information Services is to increase access to business information by western Canadian small business by developing, promoting and delivering:

- Business information products and services tailored to the needs of western Canadian small business; and
- Strategies to broaden access to business information in the West.

Business Line Description

The Information Services Secretariat provides value-added products and services to small business and the Western Canada Business Service Network through its focus on linking the needs of small business with the delivery capacity of the Information Highway. As such, its key deliverables are on the collaborative development of customized electronic delivery systems such as the Client Information System for WD Client Service Officers, the Extranet for the Western Canada Business Service Network and the Intranet for WD staff, the ongoing maintenance and improvement of the WD Web site, and the support or introduction of a number of information products for small business.

The risks to achieving the outcomes are predominantly technical, requiring significant up-front planning with users and the management of specific projects over an extended period. In almost all projects and products, high levels of collaboration are required with both internal and external clients, a process that can present timing and resource constraints. A number of projects are carried out with the CBSC National Secretariat and other members of the Industry Portfolio, including Industry Canada and Statistics Canada.

With the exception of applications developed for WD specific use (i.e. Client Information System, Correspondence Tracking, etc.) most of the work is of an ongoing nature - updating and expanding the WD Web Site, Extranet and Intranet, and working with network partners to provide tools that help them serve clients. Achievements in previous years have led to a significant increase in the use of these systems tools, which in turn has driven the need to expand and improve the offerings.

Key Results Commitments and Planned Results

The Information Services Secretariat supports other WD core program areas and the Western Canada Business Services Network in providing relevant, timely information in an electronic format for use by small business and entrepreneurs. Information Services works with network members, WD staff and other organizations to find the most appropriate technology for electronic access to products and services by small business. Its strategy is to focus on three areas of results: provision of information through the WD Web site; development of electronic infrastructure including a Client Information System, Extranet and Intranet for network members; and development or identification and marketing of information products for network members and small business.

Key activities and projects for 2000-2001 include third generation WD web site implementation, Client Information System (CIS) Phase III – Specialized Products, and Extranet implementation.

Key Results Commitments	Planned Results Measures
Western small businesses have access to an integrated information service that provides: <ul style="list-style-type: none"> • Information products, primarily interactive, tailored to their specific needs • Referrals to sources of more specialized expertise 	Trend rate of use of WCBSN information products. Small business satisfaction with: <ul style="list-style-type: none"> • Accessibility of the service • Appropriateness and quality of the services used. • Introduction of a “Third Generation “ WD Web site
WCBSN members are equipped to provide high quality, consistent service to client SMEs, front line personnel understand and use the full capabilities of the information products/electronic infrastructure, through training, help desk support and information sharing	<ul style="list-style-type: none"> • Capability of Network members and WD staff to deliver the full range of information products • Trend rate of use • Satisfaction among network members
An electronic infrastructure that enables all Network partners to access a collective pool of information products and tools, and provide consistent, high quality and timely service to western SMEs (with support from the IT Branch and Service Partnerships)	<ul style="list-style-type: none"> • Implementation and continuing development of the electronic infrastructure, including a Phase 3 Client Information System (CIS), Extranet and Intranet • Trend rate of use, type of Network member, and types of products used • Benchmarked against other regional agencies electronic information offerings in terms of standards, access and use

Targeted Business Services

Business Line Objective

Develop and deliver Targeted Business Services to help western Canadian entrepreneurs and small and medium-sized enterprises start and expand their businesses, and to target domestic and foreign markets that they may not otherwise be capable of accessing.

Business Line Description

A suite of products and services that include:

- Business inquiries – providing business and related information via interactions less than thirty minutes in duration.
- Business planning – providing business diagnostic and counselling services, lasting more than thirty minutes, which can include one-on-one counselling, delivery of the First Jobs in Science and Technology Program, assisting clients in developing their business plans, and delivering seminars on financing, marketing, and business planning.

- Getting Ready to Export – providing export planning services, lasting more than thirty minutes, to clients who are considering exporting or are entering export markets, which can include one-on-one counselling, reviewing their export plans, delivering the International Trade Personnel Program, and delivering seminars on exporting.
- Selling to Government – providing selling to government services, lasting more than thirty minutes, to clients who are considering public sector markets which can include one-on-one counselling, delivering seminars on selling to government, and ensuring western Canadian participation in Major Crown Projects

Key Results Commitments and Planned Result

Key Results Commitments:	Planned Results Measures: (# of clients served)
Services to entrepreneurs and small business through innovative partnerships and client-centred service	<ul style="list-style-type: none"> • Business inquiries 28,000 • Business planning 5,100 • Getting ready to export 1,900 • Selling to government 1,000

Related activities include marketing including promotion and awareness of the department's small business programs and services, and working with Western Canada Business Service Network, Industry Portfolio and private sector partners.

Service Partnerships

Business Line Objective

The objective of Service Partnerships is to develop and maintain innovative alternative service delivery arrangements that meet the needs of western communities and small business. WD's Service Partnerships activities focus on strengthening and expanding the Western Canada Business Service Network. WD facilitates the organization of service delivery from the client's perspective.

Business Line Description

WD serves its clients through over 100 offices that comprise the Western Canada Business Service Network. The network is a series of partnerships with members devoted to helping small businesses and entrepreneurs succeed, and to building communities from within. The network now offers virtually 100% geographic coverage for western Canadians. Each year, the network serves small business clients across the West and offers financing to ensure entrepreneurs in western Canada can succeed and prosper.

A potential challenge to achieving the targeted outcomes involves the challenges of working with third party service providers to ensure accountability for results. 1998-

1999 saw the implementation of a new accountability framework for CFDCs that defines core services to be provided and sets specific performance targets against which to measure results. A similar accountability framework was implemented for the Women's Enterprise Centres in 1999-2000.

Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitments	Planned Results Measures
Business Services: Small businesses and entrepreneurs have ready access to services to business	<ul style="list-style-type: none"> • Number of points of service in WCBSN that serve entrepreneurs. • Total number of services provided/total number of clients served by WCBSN members.
Small businesses consistently receive high-quality service from Network partners	<ul style="list-style-type: none"> • Client satisfaction level. • Service standards established.
Visibility: Small businesses recognize Network partners as a leading source of services to small business	<ul style="list-style-type: none"> • Awareness survey. • Total number of promotional events held by WCBSN members.
Community Economic Development: Communities have access to community economic development services	<ul style="list-style-type: none"> • Total number of community economic development projects/initiatives led by WCBSN members. • Total number of volunteers/volunteer hours.
Corporate Support of Network: Efficient and effective management of service partnerships, including coordination of Network partners	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfaction level of Network partners. • Percentage of available funding committed/disbursed. • Program administrative costs as a percentage of total program costs • Degree to which streamlining of administrative systems improves cooperative or alternative service delivery.
WCBSN shared vision	<ul style="list-style-type: none"> • Degree of support among Network partners of a common vision.
WCBSC investment fund strategy	<ul style="list-style-type: none"> • Degree of redistribution of existing investment funds. • Total number of leveraging arrangements between partners and conventional lenders. • Amount of new investment funding provided to partners.

Strategic Initiatives and Special Projects

Core Program Objectives

The objective of the Strategic Initiatives and Special Projects area is to develop and launch economic development programs and initiatives for western Canada using partnerships, networks and consortia that involve industry, all orders of government, academic institutions, and research institutions. The programs and initiatives are designed to improve the overall competitiveness and productivity of western Canada through adding to the department's fundamental understanding of the western Canadian economy, building on the innovation capability of the region, and demonstrating federal leadership on regional issues.

Core Program Description

WD's primary mandate is to promote the development and diversification of the western Canadian economy and coordinate federal economic activities in the region. To do so, the department requires a detailed understanding of the economic issues and pressure points facing the economy. In 2000-2001, WD will be launching a number of research projects aimed at enhancing the departments understanding of the fundamental economic issues facing the region.

Work under this program area will also be devoted to building the innovation capability of the region. Creating an economic climate that is conducive to innovation, and encouraging innovation at the firm level, are basic objectives of the Industry Portfolio partners. In 2000-2001, WD will be working to implement a special series of programs and initiatives that are designed to deliver on the federal commitment to innovation in western Canada.

And, by working with other governments, WD will demonstrate federal leadership on western issues. As economic development is a shared jurisdictional responsibility and a goal of all orders of government, the department enters into Western Economic Partnership Agreements (WEPAs) and Urban Development Agreements with provincial and municipal governments in order to harmonize regional economic development efforts.

Western Economic Partnership Agreements are cost-shared federal provincial agreements that focus on the enhancement of competitiveness and productivity to develop and support a more sustainable economic base. Each agreement is consistent with both national economic policies and the unique needs and opportunities of each of the western provinces. Through joint federal provincial planning and decision-making, the agreements ensure that overlap and duplication are reduced to a minimum.

In 2000-2001, WD will continue to support Western Economic Partnership Agreements, Urban Development Agreements and new arrangements that support federal/provincial cooperation and an expanded economic base throughout the West.

In 1999-2000, WEPA agreements were in place in Alberta, Saskatchewan and Manitoba. The five-year agreements are creating new employment opportunities and are enhancing economic growth in strategic areas of mutual interest. Over three quarters of the funds available in each \$40 million agreement have been allocated. Each agreement is required to undergo a full program evaluation, which will provide information on the degree to which they are being met. It is expected that during 2000-2001, all remaining uncommitted funds within each agreement will be fully committed. It is anticipated that an agreement will be concluded with the Province of British Columbia in the near future.

WD also enters into tripartite urban development agreements to coordinate common efforts of federal, provincial and municipal governments. The agreements focus on addressing key challenges facing the largest cities in the West and, in particular, on ensuring the full participation of specific target groups in the economies of those cities. WD is currently a party to three formal urban development agreements in western Canada – one in Winnipeg, one in Edmonton, and one in Vancouver. Each tripartite agreement uses a variety of methods to address economic priorities in urban centres. In 2000-2001, WD plans to enter into similar arrangements with other cities in western Canada. A significant challenge to these initiatives is the availability and level of funding available from all partners.

Key Results Commitments and Planned Results

Key Results Commitments	Planned Results Measures
Good relationships with provinces, other federal departments, industry organizations, and other partners	<ul style="list-style-type: none"> • Partner satisfaction.
Improving the department's knowledge of the western Canadian economy	<ul style="list-style-type: none"> • Amount, and quality, of research generated, programs implemented as a result of the research.
Maintaining a process for initiating, developing, implementing and tracking strategic initiatives and special projects that improve the innovation climate in western Canada, including setting broad strategic directions for the department's innovation activities and other special initiatives	<ul style="list-style-type: none"> • Strategies designed and implemented and strategic directions established.
Negotiation and finalization of federal provincial economic development agreements, and urban development agreements	<ul style="list-style-type: none"> • Number of agreements implemented, and economic achievements of agreements.

National Programs

Core Program Objective

The objective of national programs is to:

- Create employment and renew community infrastructure through the tripartite Infrastructure Works Program; and
- Mitigate the economic impact on communities affected by federal facility closures or reductions, including military base closures, by natural disasters or by changes in federal policies and programs.

Core Program Description

Paramount among the national programs delivered by WD is the Canada Infrastructure Works Program. Since its inception, this program has created more than 35,000 jobs for western Canadians to meet the objectives set out in the table below. Over 5,000 infrastructure works projects have been approved in western Canada. All of the \$635 million funding available under the program has been committed. Activity over the coming year will continue to focus on monitoring projects and paying claims.

The government has allocated \$2.65B for strengthening provincial and municipal infrastructure and will be consulting with other orders of government in the coming months to reach consensus on a multi-year plan to improve municipal infrastructure in cities and rural communities across Canada and provincial highways. Agreements are expected to be signed by the end of the year.

National Programs also involves a variety of important economic adjustment initiatives. In past years, the department has worked with interest groups in Churchill, Manitoba to put the community on the road to a sustainable economic future. In Saskatchewan, WD has worked with the community of Moose Jaw to help the community adjust to reallocations in the Department of National Defence budget. During 2000-2001, the department will continue to work with the community of Pinawa, Manitoba to assist in its readjustment following the planned closure of Atomic Energy of Canada's nuclear laboratory in Pinawa in 2001. About 330 staff will remain at the lab, just west of Pinawa, for the next three years until the first phase of decommissioning work is completed. And in British Columbia WD is helping coastal fishing communities with economic adjustment. The program is also instrumental in helping areas cope with natural disasters, such as the Manitoba flood in 1997.

WD's advocacy activity is also an important part of the national program area. Through advocacy, WD works to ensure that national policies take into account the needs of western Canadians. This is demonstrated in part in the area of federal procurement, where WD works to ensure western firms have opportunities to bid upon and secure national procurement contracts.

Key Results Commitments and Planned Results

The strategy behind national programs is to deliver programs that sustain economic growth and jobs, and contribute to the stability of communities in western Canada as demonstrated by the outcomes and key measures presented in the following table.

Key Results Commitments	Planned Results Measures
Job creation and infrastructure renewal	<ul style="list-style-type: none">• Number of jobs created• Total leveraged expenditures on infrastructure
Economic adjustment in communities affected by the closure/reduction of federal facilities (such as base closures or the commercialization of the Whiteshell laboratory), changes in federal policies (such as the revitalization of the Pacific salmon fishery) and natural disasters (such as the Red River Valley flood)	<ul style="list-style-type: none">• Economic impacts of WD sponsored initiatives, including jobs created/maintained• Preservation of key core community infrastructure such as hospitals, community centres and airport facilities• Satisfaction of stakeholders/partner organizations
Efficient delivery of national programs resulting in timely project or agreement approvals and amendments as well as compliance to the terms and conditions of the agreements	<ul style="list-style-type: none">• Administrative overhead cost as a percentage of total program cost• Cycle time to approve projects• Client/partner/stakeholder satisfaction
Full commitment/disbursement of available program funds	<ul style="list-style-type: none">• Total funding committed/disbursed
Leveraged federal funds	<ul style="list-style-type: none">• Total funds leveraged

Legacy Programs

Business Line Objective

The objective of the Legacy Program activity area is to maximize cash collections flow from repayable contributions and to ensure that remaining commitments are paid out in accordance with the terms of agreements approved under the Western Diversification Program and other programs while ensuring growth in client firms.

Business Line Description

From 1987 to 1995, WD delivered the Western Diversification Program to businesses in western Canada. The program offered repayable contributions (a first for government programming) to firms that were developing new products, new markets, new technologies, or replacing imports.

A key performance measure, as noted below, is the value of contributions repaid. In administering its collection activities, the department takes an approach that involves

working with businesses to adapt repayment plans to business fluctuations, and ensuring, within good business practices, that businesses are given every chance to survive and contribute to economic growth. The downside risk to achieving the performance measure is the overall economic health of the business community, and the individual financial circumstances of client firms.

Key Results Commitments and Planned Results

The strategy and key activities of Legacy Programs involve working with client firms to ensure repayments are made promptly where it is within the capacity of the firm to repay, accurately forecasting the revenues to be received from client firms. The outcomes and measures associated with these activities are presented in the following table.

Key Results Commitments	Planned Results Measures
Repayable contributions repaid promptly within client firms capacity	<ul style="list-style-type: none"> • Collect \$20 million in repayable contributions • Economic impacts of project amendments (reprofiling of repayments) • Client satisfaction
Accurate and timely revenue and expenditure forecasting	<ul style="list-style-type: none"> • Timeliness and reliability of monthly cash flow up-dates • Actual net cash flow compared to forecast net cash flow • Effective project monitoring activity
Achieve lower collection costs for repayable contributions	<ul style="list-style-type: none"> • O&M costs as a % of repayable contributions • Streamlining of process / cycle time to approve amendments

Section IV: Horizontal Initiatives

Sustainable Development:

WD has recently updated the action plan originally published in its three year Sustainable Development Strategy published in December of 1997 (<http://www.wd.gc.ca/eng/content/press/index.html>). The next three-year strategy is under development as well, and will continue to reflect a sustainable development decision-making approach.

WD partners with other federal departments, provincial governments, industry associations, institutes and various other stakeholders, whenever possible. Those organizations may have mandates that focus on social and environmental aspects, while WD and others concentrate on economic considerations. A collaborative approach fosters decisions that naturally incorporate social, environmental and economic impacts into the process.

WD, rather than having an 'SD program', integrates a balanced (economic, environmental, and social) decision-making process as a routine way of doing business. Accordingly, many of the department's activities contribute to sustainable development in the West. Examples from the past that will reflect many similar activities through to March 2001 include: loan funds that promote commercialization of environmental technologies; assistance for environmental workshops and conferences; and providing assistance for industries in crisis, for instance the west coast fishery.

Goals and Objectives	WD Revised SD Strategy Action Plan to December 2000
Raising Awareness & Providing Information	<ul style="list-style-type: none"> • Improve SMEs access to SD information via WCBSN and create awareness of SD principles among its members • Make SD information widely available in western Canada through Internet • Provide small business with information on SD business opportunities
Supporting Sustainable Development through cooperative action	<ul style="list-style-type: none"> • Cooperate with provincial governments on SD • Encourage cooperative action between the 3 levels of government in western Canada to promote SD • Promote achievement of federal SD objectives to support entrepreneurship and increase economic development • Expand market opportunities through joint action for environmental and related enabling technologies
Fostering a Sustainable Development culture at WD	<ul style="list-style-type: none"> • Ensure WD staff have understanding of Sustainable Development issues • Ensure SD is reflected in policy, plans and program development • Work to improve the environmental efficiency of office operations
Enhancing federal visibility on the climate change file and delivering programs or services that contribute to the national climate change agenda	<ul style="list-style-type: none"> • Position the department as a key player on the climate change file

Section V: Financial Information

Table 5.1	Summaries of Transfer Payments
Table 5.2	Source of Non-respendable Revenue
Table 5.3	Net Cost of Program for the Estimates Year

TABLE 5.1: Summary of Transfer Payments

(\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
GRANTS				
Grants for the Western Diversification Program	...	5,000	5,000	5,000
Total Grants	...	5,000	5,000	5,000
CONTRIBUTIONS				
Western Diversification Program	114,998	159,026	88,551	60,976
Canada Infrastructure Works Program	26,356	7,786	...	...
Loan Fund Program	5,000	6,000	6,000	6,000
(S) Liabilities under <i>the Small Business Loans Act</i>	21,000	18,000	13,000	7,000
(S) Liabilities under the <i>Canada Small Business Financing Act</i>	...	2,000	8,000	16,000
Total Contributions	167,354	192,812	115,551	89,976
Total Transfer Payments	167,354	197,812	120,551	94,976

(S) Statutory Vote

TABLE 5.2: Source of Non-respendable Revenue

(\$ thousands)	Forecast Revenue 1999-2000	Planned Revenue 2000-2001	Planned Revenue 2001- 2002	Planned Revenue 2002-2003
Repayment of repayable contributions	26,000	19,000	14,000	7,000
Adjustment to previous years payables at year-end	1,000	1,000	...	...
Service fees under the <i>Small Business Loans Act</i>	20,000	17,000	12,000	8,000
Service fees under the <i>Canada Small Business Financing Act</i>	10,000	15,000	22,000	28,000
Other Revenue	1,270	1,000	1,000	1,000
Total Non-respendable Revenue	58,270	53,000	49,000	44,000

TABLE 5.3: Net Cost of Program for the Estimates Year

(\$ thousands)	Total
Net Planned Spending	238,678
Plus: <i>Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	2,385
Contributions covering employees' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS	1,174
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	12
	3,571
Less: Non-respendable Revenues	53,000
2000-2001 Net Program Cost	189,249

Section VI: Other Information

References

Western Economic Diversification Canada

General Inquiries
Canada Place
Suite 1500, 9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alberta
Toll free telephone service
(in Western Canada only)
1-888-338-WEST (9378)

WD Web Site

<http://www.wd.gc.ca/> (English)
<http://www.deo.gc.ca/> (Français)

WD's Report on Plans and Priorities is available electronically at the following addresses:

<http://www.wd.gc.ca/eng/content/press/reports/rpp2000.pdf> (English)
<http://www.wd.gc.ca/fra/content/press/reports/rpp2000.pdf> (Français)

Capital Services

Mr. Orville Buffie
Assistant Deputy Minister
Suite 712, The Cargill Building
240 Graham Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3C 2L4
Phone: (204) 983-5715
Fax: (204) 983-4694

Targeted Business Services

Ms. Donna Mitchell
Assistant Deputy Minister
Price Waterhouse Building
700-601 West Hastings Street
Vancouver, British Columbia
V6B 5G9
Phone (604) 666-6366
Fax: (604) 666-2353

Information Services

Mr. Doug Maley
Acting Assistant Deputy Minister
119 - 4th Avenue South
Saskatoon, Saskatchewan
S7K 3S7
Phone: (306) 975-4373
Fax: (306) 975-5484

Service Partnerships - Strategic Initiatives

Mr. Gary Webster
Assistant Deputy Minister
Suite 1500, Canada Place
9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alberta
T5J 4H7
Phone: (780) 495-4164
Fax: (780) 495-6222

Ottawa Office

Ms. Judy Ferguson
Assistant Deputy Minister
200 Kent Street, 8th Floor
Ottawa, Ontario
K1P 5W3
Phone: (613) 952-7096
Fax: (613) (952-9384)

Index

C

Capital Services	14
------------------------	----

D

Departmental Overview (Plans, Results, and Resources).....	13
Departmental Overview (Section II).....	7
Departmental Planned Spending.....	12
Departmental/Program Objectives.....	8

E

Economic Outlook	10
External Factors Influencing the Department	9

F

Financial Information.....	29
----------------------------	----

H

Horizontal Initiatives	27
------------------------------	----

I

Information Services.....	16
Intergovernmental Relations and Economic Prosperity	9

L

Legacy Programs	24
-----------------------	----

M

Management Representation.....	5
Mandate, Roles and Responsibilities	7
Minister's Portfolio Message.....	1

N

National Programs	23
Net Cost of Program for the Estimates Year – Table 5.3	30

O

Other Information	31
-------------------------	----

P

Post Deficit Era and Socio-Demographic Challenges	11
---	----

R

References.....	31
-----------------	----

S	
Secretary of State's Message	3
Service Partnerships.....	19
Strategic Initiatives and Special Projects.....	21
Source of Non-responsible Revenue – Table 5.2.....	30
Summary of Transfer Payments – Table 5.1	29
Sustainable Development.....	27
T	
Targeted Business Services.....	18
Toward a Stronger National Agenda	11

S	Services d'accès aux capitaux.....	16
	Services d'information.....	19
	Services à l'intention des entreprises.....	21
	Sommaires des paiements de transfert – Tableau 5.1	33
	Sources des recettes non disponibles – Tableau 5.2	34
V	Vers un programme national mieux défini	12

Index

A	Aperçu du Ministère (Plans, résultats et ressources).....	15
	Aperçu du Ministère (Section II)	7
	Aperçu économique	10
	Autres informations	35
C	Coût net du programme pour l'année budgétaire – Tableau 5.3.....	34
D	Déclaration de la direction	6
	Défis de l'ère postdéficitaire et de la sociodémographie	12
	Développement durable	31
F	Facteurs externes exerçant une incidence sur le Ministère.....	9
I	Information financière	33
	Initiatives horizontales	31
	Initiatives stratégiques et projets spéciaux.....	24
M	Mandat, rôles et responsabilités.....	7
	Message du Ministre.....	1
	Message du secrétaire d'Etat	3
O	Objectifs des programmes.....	8
P	Partenariats de service.....	22
	Plan de dépenses	13
	Programmes hérités.....	28
	Programmes nationaux.....	26
R	Références.....	35
	Relations intergouvernementales et prospérité économique.....	9

Services d'information
M. Doug Maley
Sous-ministre adjoint par intérim
119, 4th Avenue South
Saskatoon (Saskatchewan)
S7K 3S7
Téléphone : (306) 975-4373
Télécopieur : (306) 975-5484

Partenariats de service et Initiatives stratégiques
M. Gary Webster
Sous-ministre adjoint
Place du Canada
9700, avenue Jasper, pièce 1500
Edmonton (Alberta)
T5J 4H7
Téléphone : (780) 495-4164
Télécopieur : (780) 495-6222

Bureau d'Ottawa
M^{me} Judy Ferguson
Sous-ministre adjointe
200, rue Kent, 8^e Étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5W3
Téléphone : (613) 952-7096
Télécopieur : (613) (952-9384)

Références

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada

Renseignements généraux

Place du Canada

9700, avenue Jasper, pièce 1500

Edmonton (Alberta)

Service téléphonique sans frais

(dans l'Ouest du Canada seulement)

1-888-338-9378

Site Web de DEO

<http://www.deo.gc.ca/> (français)

<http://www.wd.gc.ca/> (English)

La version électronique du Rapport sur les plans et les priorités de DEO est accessible en ligne aux adresses suivantes :

<http://www.wd.gc.ca/tra/content/press/reports/rpp2000.pdf> (français)

<http://www.wd.gc.ca/eng/content/press/reports/rpp2000.pdf> (English)

Services d'accès aux capitaux

M. Orville Buttle

Sous-ministre adjoint

Edifice The Cargill, pièce 712

240, avenue Graham

Winnipeg (Manitoba)

R3C 2L4

Téléphone : (204) 983-5715

Télécopieur : (204) 983-4694

Services à l'intention des entreprises

M^{me} Donna Mitchell

Sous-ministre adjointe

Edifice Price Waterhouse

700-601, rue Hastings Ouest

Vancouver (Colombie-Britannique)

V6B 5G9

Téléphone : (604) 666-6366

Télécopieur : (604) 666-2353

TABLEAU 5.2 : Sources des recettes non disponibles

(en milliers de dollars)			
Recettes	Recettes	Recettes	Prévision
2002-2003	2001-2002	2000-2001	des recettes 1999-2000
7 000	14 000	19 000	26 000
...	...	1 000	1 000
8 000	12 000	17 000	20 000
28 000	22 000	15 000	10 000
1 000	1 000	1 000	1 270
44 000	49 000	53 000	58 270
Total des recettes non disponibles			
Paiement de contributions remboursables Redressement pour crédateurs de l'exercice précédent Frais de service au titre de la Loi sur les prêts aux petites entreprises Frais de service au titre de la Loi sur le financement des petites entreprises au Canada Autres recettes			

TABLEAU 5.3 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	
Total	238 678
Dépenses prévues	
Plus: Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	2 385
Contributions pour la part des employés aux primes et coûts d'assurance payés par le SCT	1 174
Indemnités d'accident du travail assumées par Ressources humaines Canada	12
Moins : Recettes non disponibles	3 571
	53 000
Coût net du programme en 2000-2001 (total des dépenses prévues)	189 249

Tableau 5.1	Sommaire des paiements de transfert
Tableau 5.2	Sources des recettes non disponibles
Tableau 5.3	Coût net du programme pour l'année budgétaire

TABLEAU 5.1 : Sommaire des paiements de transfert

Prévision des Dépenses	2000-2001 prévues	2001-2002 prévues	2002-2003 prévues	(en milliers de dollars)	
				dépenses 1999-2000	
SUBVENTIONS					
Subventions au Programme de Diversification de l'économie de l'ouest	...	5 000	5 000	5 000	5 000
Total des subventions					
	...	5 000	5 000	5 000	5 000
CONTRIBUTIONS					
Programme de Diversification de l'économie de l'ouest	114 998	159 026	88 551	60 976	60 976
Programme des travaux d'infrastructure du Canada	26 356	7 786	...	...	...
Programme des fonds de prêts	5 000	6 000	6 000	6 000	6 000
(L) Passif au titre de la Loi sur les prêts aux petites entreprises	21 000	18 000	13 000	7 000	7 000
(L) Passif au titre de la Loi sur le financement des petites entreprises au Canada	...	2 000	8 000	16 000	16 000
Total des contributions					
	167 354	192 812	115 551	89 976	89 976
Total des paiements de transfert					
	167 354	197 812	120 551	94 976	94 976

(L) Crédit législatif

<p>Buts et objectifs</p>	<p>Plan d'action révisé s'étalant jusqu'en décembre 2000 de la stratégie de DFO pour un développement durable</p>	<p>Susciter une prise de conscience et disséminer l'information pertinente.</p>	<p>Soutenir le développement durable par des actions collectives.</p>	<p>Encourager une culture du développement durable au sein de DFO.</p>	<p>Accroître la présence fédérale dans le dossier du changement climatique et mettre en place des programmes et des services qui s'inscrivent dans le programme national relatif au changement de climat.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accès des PME à l'information sur le développement durable, par l'entremise du RSEOC, et susciter une prise de conscience des principes du développement durable parmi ses membres. • Diffuser largement dans tout l'Ouest canadien l'information relative au développement durable à l'aide d'Internet. • Fournir aux petites entreprises de l'information sur les possibilités d'affaires du développement durable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec les gouvernements provinciaux dans le développement durable. • Encourager la coopération entre les trois ordres de gouvernement dans l'Ouest canadien, pour promouvoir le développement durable. • Favoriser la réalisation des objectifs fédéraux en matière de développement durable, d'une manière qui stimule l'esprit d'entreprise et le développement économique. • Travailler en concertation à l'élargissement des créneaux commerciaux des technologies environnementales et des techniques d'exploitation s'y rapportant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire en sorte que les employés de DFO comprennent bien les questions de développement durable. • Faire en sorte que le développement durable soit reflété dans l'élaboration des politiques, des plans et des programmes futurs. • S'efforcer d'améliorer la performance environnementale des activités administratives. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire en sorte que le Ministère devienne un acteur de premier plan dans le dossier du changement climatique. 	

Développement durable :

DEO a récemment mis à jour son plan d'action qu'il avait d'abord publié en décembre 1997 dans le cadre de sa Stratégie de développement durable sur trois ans (<http://www.wd.gc.ca/tra/content/press/index.html>). Le Ministère travaille à la mise sur pied d'une stratégie pour les trois prochaines années; celle-ci continuera de privilégier la prise de décisions favorisant le développement durable.

DEO travaille, au besoin, avec d'autres ministères fédéraux, d'autres gouvernements provinciaux, des associations industrielles, des instituts et différents autres intervenants. Certaines de ces organisations peuvent avoir des mandats axés sur les aspects sociaux et environnementaux, tandis que DEO et d'autres se penchent davantage sur les aspects économiques. En privilégiant la collaboration de plusieurs acteurs, le groupe arrive à des décisions qui tiennent compte des répercussions sociales, environnementales et économiques du processus.

Plutôt que d'offrir un seul programme de développement durable, DEO incorpore les aspects sociaux, environnementaux et économiques dans un processus décisionnel équilibré. Ainsi, bon nombre d'activités chapeautées par DEO contribuent au développement durable dans l'Ouest. Voici quelques exemples de projets passés qui ressemblent à beaucoup des activités au programme d'ici mars 2001 : fonds de prêts visant à promouvoir la commercialisation des technologies de l'environnement; aide à l'organisation de congrès et d'ateliers sur l'environnement; aide aux industries en difficulté, par exemple, l'industrie de la pêche de la côte ouest.

élaborent de nouveaux produits, conquièrent de nouveaux marchés, adoptent de nouvelles technologies ou remplacent des importations.

Une mesure importante de rendement, telle qu'indiquée dans le tableau ci-dessous, est le montant des contributions remboursé. En gérant les activités de recouvrement, le Ministère retient une approche qui nécessite de collaborer avec les entreprises pour adapter les plans de remboursement aux fluctuations des affaires et de s'assurer, dans le respect des bonnes pratiques d'affaires, que les entreprises ont toutes les chances possibles de survivre et de contribuer à la croissance économique. La réduction de risque obtenue en atteignant la mesure de rendement est la santé économique globale du milieu des affaires et la situation financière individuelle des entreprises clientes.

Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

La stratégie et les principales activités des programmes hérités supposent de collaborer avec les entreprises clientes pour s'assurer que les remboursements sont faits en temps voulu quand l'entreprise est en mesure de rembourser, et de prévoir avec précision les recettes qui proviendront des entreprises clientes. Les résultats et les mesures allant de pair avec ces activités sont présentés dans le tableau suivant.

Principaux engagements en matière de résultats		Mesures des résultats prévus
Remboursement des contributions en temps voulu selon la capacité de rembourser de l'entreprise cliente.	Prévisions précises et en temps opportun des dépenses et des recettes.	<ul style="list-style-type: none"> • Recouvrement de 20 millions de dollars en contributions remboursables. • Retombées économiques des modifications aux projets (report des remboursements). • Satisfaction des clients.
Prévisions précises et en temps opportun des dépenses et des recettes.	<ul style="list-style-type: none"> • Rapidité et fiabilité des mises à jour mensuelles des mouvements de trésorerie. • Mouvements de trésorerie nets par rapport aux mouvements de trésorerie prévus. • Efficacité des activités de suivi de projet. 	
Réduire les coûts de recouvrement des contributions remboursables.	<ul style="list-style-type: none"> • Frais d'exploitation en tant que pourcentage des contributions remboursables. • Rationalisation des processus et période nécessaire à l'approbation des modifications. 	

De 1987 à 1995, DEO a mis en œuvre le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest auprès des entreprises de l'Ouest du pays. Le programme offre des contributions remboursables (une première pour les programmes du gouvernement) aux entreprises qui

Description du secteur d'activité

L'objectif des programmes hérités est de maximiser les liquidités provenant des contributions remboursables et de s'assurer que les engagements de remboursement en vigueur sont respectés conformément aux dispositions des ententes approuvées dans le cadre du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest et des autres programmes, tout en veillant à la croissance des entreprises clientes.

Objectif du secteur d'activité

Programmes hérités

Principaux engagements en matière de résultats	Création d'emplois et renouvellement des infrastructures.	
Mesures des résultats prévus	• Création d'emplois et renouvellement des infrastructures.	• Effets économiques des initiatives touchées par les fermetures ou les réductions des installations fédérales (comme les fermetures de bases militaires ou la commercialisation des Laboratoires de Whiteshell), des modifications aux politiques fédérales (comme la revitalisation des pêcheries de saumon du Pacifique) et les désastres naturels (comme les inondations dans la Vallée de la rivière Rouge).
	• Nombre d'emplois créés. • Total des dépenses engagées en infrastructure.	• Effets économiques des initiatives parrainées par DEO, y compris les emplois créés et conservés. • Préservation des principales infrastructures communautaires comme les hôpitaux, les centres communautaires et les aéroports. • Satisfaction des intervenants et des organisations partenaires.
Efficacité de la prestation des programmes nationaux aboutissant à des projets opportuns ou à des approbations et à des modifications d'entente.		• Frais généraux d'administration en pourcentage du coût total du programme. • Temps nécessaire pour obtenir l'approbation des projets. • Satisfaction des clients, des partenaires et des intervenants.
Engagement et déboursement en totalité des fonds disponibles du programme.		• Financement total engagé et versé.
Effet de levier financier des fonds fédéraux.		• Total des fonds recueillis.

Description du programme

Le programme Travaux d'infrastructure Canada est au centre des programmes nationaux mis en œuvre par DFO. Depuis son origine, ce programme a créé plus de 35 000 emplois pour les Canadiens de l'Ouest pour atteindre les objectifs fixés dans le tableau ci-dessous. Plus de 5 000 projets d'infrastructure ont été approuvés dans l'Ouest du pays et pratiquement la totalité des 635 millions de dollars disponibles ont été engagés. Les activités au cours de l'année à venir constitueront essentiellement à contrôler les projets et à verser les sommes demandées.

Le gouvernement a alloué 2,65 milliards de dollars au titre d'initiatives visant à renforcer l'infrastructure provinciale et municipale et au cours des prochains mois, il entend consulter d'autres paliers de gouvernement afin d'arriver à un consensus sur l'élaboration d'un plan pluriannuel visant à améliorer l'infrastructure municipale dans les villes et les collectivités rurales à l'échelle du Canada. Les autoroutes provinciales sont également visées par ce plan. On s'attend à ce que des ententes soient signées d'ici la fin de l'exercice.

Les programmes nationaux englobent également toute une gamme d'initiatives importantes d'ajustement économique. Au cours des années antérieures, le Ministère a collaboré avec des groupes concernés à Churchill, au Manitoba, pour mettre la collectivité sur la voie d'un développement économique durable. En Saskatchewan, DFO collabore avec la collectivité de Moose Jaw pour l'aider à s'adapter aux modifications apportées au budget du ministère de la Défense nationale. En 2000-2001, le Ministère continuera à travailler avec la collectivité de Pinawa au Manitoba pour l'aider à s'ajuster à la fermeture prévue du laboratoire nucléaire d'Énergie atomique du Canada de Pinawa en 2001. Environ 330 employés continueront à travailler au laboratoire situé à l'Ouest de Pinawa au cours des trois prochaines années, jusqu'à ce que la première étape de démantèlement soit complétée. En Colombie-Britannique, DFO aide les collectivités côtières qui vivent de la pêche à faire face à des ajustements économiques. Le programme permet également de venir en aide aux régions touchées par des désastres naturels, comme les inondations au Manitoba en 1997.

DFO joue également un rôle important de défenseur des intérêts de l'Ouest dans le domaine des programmes nationaux. Dans le cadre de cette fonction, DFO s'assure que les politiques nationales tiennent compte des besoins des Canadiens de l'Ouest. Cela se manifeste en particulier dans le domaine des achats fédéraux où DFO travaille à s'assurer que les entreprises de l'Ouest ont des possibilités de soumissionner et d'obtenir des marchés publics à l'échelle nationale.

Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

La stratégie dans ce domaine est de mettre en œuvre des programmes qui soutiennent la croissance économique et les emplois et qui contribuent à la stabilité des collectivités dans l'Ouest du pays, comme le montrent les résultats et les mesures principales présentées dans le tableau ci-dessous.

villes de l'Ouest. Le défi à relever dans l'élaboration de ces ententes est simple : trouver le financement nécessaire auprès des partenaires participants.

Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

Principaux engagements en matière de résultats	Mesures des résultats prévus
Bonnes relations avec les provinces, les autres ministères du gouvernement fédéral, les organisations de l'industrie et les autres partenaires.	• Satisfaction des partenaires.
Augmenter les connaissances de l'économie de l'Ouest du Canada du Ministère	• Quantité et qualité de la recherche effectuée et nombre de programmes mis en place suivant les conclusions de ces recherches.
Conserver un processus permettant de lancer, d'élaborer, de mettre en œuvre et de suivre des initiatives stratégiques et des projets spéciaux qui améliorent le climat d'innovation dans l'Ouest du Canada, y compris la définition de directions stratégiques générales du Ministère pour les activités d'innovation et les autres initiatives spéciales.	• Stratégies conçues et mises en œuvre et définition des orientations stratégiques.
Négocier et finaliser des ententes fédérales-provinciales de développement économique et des ententes de développement urbain.	• Nombre d'ententes mises en œuvre et réalisations économiques des ententes.

Objectif du programme

L'objectif des programmes nationaux est :

- de créer de l'emploi et de renouveler l'infrastructure communautaire au moyen du programme tripartite des travaux d'infrastructure;
- d'atténuer les effets économiques sur les collectivités touchées par les fermetures ou les réductions d'activités des installations fédérales, y compris les fermetures de bases militaires, par les désastres naturels ou par les modifications apportées aux politiques et aux programmes du gouvernement fédéral.

environnement propice aux innovations et encourager les entreprises à innover sont les objectifs de base des partenaires du portefeuille de l'Industrie. En 2000-2001, DEO lancera tout un lot de programmes et de projets conçus pour donner suite à l'engagement du gouvernement fédéral à encourager l'innovation dans l'Ouest du Canada.

En outre, en collaborant avec d'autres ordres de gouvernement, DEO deviendra le chef de file fédéral dans le traitement des enjeux de l'Ouest. Comme le développement économique est un domaine de compétence partagée entre le fédéral et le provincial, DEO conclut avec ses homologues provinciaux et municipaux des Ententes d'association pour le développement économique de l'Ouest et des Ententes de développement urbain, dans le but d'harmoniser les efforts de développement économique dans la région.

Les Ententes d'association pour le développement économique de l'Ouest, dont les coûts sont partagés entre les administrations fédérale et provinciales, visent avant tout l'amélioration de la compétitivité et de la productivité pour bâtir et soutenir une base économique durable. Chaque entente respecte les politiques économiques nationales tout en tenant compte des possibilités spécifiques à chacune des provinces de l'Ouest. Une planification et des prises de décisions conjointes des administrations fédérale et provinciales réduisent au minimum les chevauchements et le double emploi.

En 2000-2001, DEO continuera d'appuyer les Ententes d'association pour le développement économique de l'Ouest, les Ententes de développement urbain, de même que tout autre nouvel arrangement favorisant la coopération entre les administrations fédérale et provinciales ainsi que l'élargissement de la base économique partout dans l'Ouest.

En 1999-2000, DEO a conclu des Ententes d'association pour le développement économique de l'Ouest avec l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Les ententes de cinq ans ouvrent des débouchés et appuient la création d'emplois et la croissance économique dans des secteurs stratégiques importants pour les deux ordres de gouvernement. Plus des trois quarts des 40 millions de dollars attribués pour chacune des ententes ont été distribués. Chaque entente sera soumise à une évaluation complète de son programme afin de s'assurer du respect des engagements pris. On s'attend à ce que, en l'an 2000-2001, les fonds restants réservés aux Ententes soient distribués. On s'attend aussi à ce que DEO conclut prochainement une entente du même genre avec la Colombie-Britannique.

DEO participe également à des ententes de développement urbain tripartites pour coordonner les efforts conjoints des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Ces ententes se penchent principalement sur les défis majeurs des plus grandes villes de l'Ouest et assurent surtout la participation entière des groupes cibles à la vie économique de ces villes. DEO participe actuellement à trois ententes de développement urbain dans l'Ouest canadien conclues avec Winnipeg, Edmonton et Vancouver. Chaque entente emprunte une variété de méthodes, selon les priorités économiques de chaque centre urbain. En 2000-2001, DEO prévoit participer à des ententes similaires avec d'autres

Dans le cadre de ce programme, DEO se consacrera également à la mise en place des structures pour encourager les projets novateurs dans la région. Favoriser un comprendre les particularités économiques fondamentales de cette région.

Le mandat le plus important de DEO consiste à promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'ouest canadien et à coordonner les activités économiques fédérales dans cette région. Pour ce faire, DEO doit saisir parfaitement les questions et les difficultés propres à cette économie. En 2000-2001, DEO entreprendra un certain nombre de nouveaux projets de recherche en vue d'aider les ministères à mieux

Description du programme

L'objectif des initiatives stratégiques et des projets spéciaux est d'élaborer et de lancer des programmes et des initiatives de développement économique pour l'ouest du Canada, en ayant recours aux partenariats, aux réseaux et aux consortiums impliquant l'industrie, tous les ordres de gouvernement, les établissements d'enseignement supérieur et les organismes de recherche. Ces programmes et ces initiatives visent à hausser la compétitivité et la productivité globales de l'ouest du Canada, en améliorant la compréhension profonde du Ministère quant à l'économie de cette région, en misant sur le potentiel novateur de la région et en faisant office de chef de file fédéral dans les dossiers régionaux.

Objectif du programme

Initiatives stratégiques et projets spéciaux

partenaires du réseau.	<ul style="list-style-type: none">• Coûts d'administration du programme engagés ou déboursés.• Mesure dans laquelle la simplification des systèmes administratifs améliore la prestation de services coopératifs ou d'autres modalités de prestation de services.	<ul style="list-style-type: none">• Degré d'appui des partenaires du réseau à une vision commune.	Stratégie du fonds des prêts du RSEOC.	<ul style="list-style-type: none">• Degré de redistribution des fonds de prêts actuels.• Nombre total d'ententes de prêts extérieurs entre les partenaires et les prêteurs conventionnels.• Montant des nouveaux investissements versés aux partenaires.
------------------------	--	---	--	--

Description du secteur d'activité

DÉO dessert ses clients par l'intermédiaire de plus de 100 bureaux qui composent le Réseau de services aux entreprises de l'ouest canadien. Ce réseau est en réalité une série de partenariats avec des membres qui se consacrent à aider les petites entreprises et les entrepreneurs à réussir, et à revigorer les collectivités de l'intérieur. Le réseau couvre maintenant pratiquement 100 % du territoire de l'ouest canadien. Chaque année, il offre ses services à des petites entreprises clientes de l'ouest et consent du financement pour s'assurer que les entrepreneurs de l'ouest du pays peuvent réussir et prospérer.

Une des difficultés à surmonter dans l'atteinte des résultats visés est le défi de travailler avec des tierces parties pour assurer l'imputabilité des résultats. En 1998-1999, un nouveau cadre de responsabilisation, qui décrit les principaux services que l'on doit offrir et fixe des objectifs de rendement pour mesurer la performance, a été mis en place à l'intérieur des SADC. Un cadre de responsabilisation similaire a été mis en œuvre dans les Centres pour les femmes entrepreneurs en 1999-2000.

Principaux engagements en matière de résultats, résultats prévus, activités et ressources

Principaux engagements en matière de résultats	Mesures des résultats prévus
Services aux entreprises : les petites entreprises et les entrepreneurs ont facilement accès aux services aux entreprises.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de points de service dans le RSEOC qui desservent les entrepreneurs. • Nombre total de services fournis et nombre total de clients desservis par les membres du RSEOC.
Les petites entreprises reçoivent constamment des services de haute qualité des partenaires du réseau.	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de satisfaction des clients. • Normes de services établies.
Visibilité : Les petites entreprises reconnaissent les partenaires du réseau comme une source essentielle de services aux petites entreprises.	<ul style="list-style-type: none"> • Etude sur le niveau de connaissances. • Nombre total d'événements promotionnels organisés par les membres du RSEOC.
Les collectivités ont accès aux services de développement économique communautaire.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre total de projets de développement économique communautaire animés par les membres du RSEOC. • Nombre total de bénévoles et d'heures de bénévolat.
Soutien ministériel du réseau : Gestion efficiente et efficace des partenariats de service, y compris la coordination des	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de satisfaction des partenaires du réseau. • Pourcentage de fonds disponibles

- La planification d'entreprise – offrir des services d'aide à l'analyse et à la planification d'entreprise au moyen d'entrevues de plus de trente minutes pouvant inclure de l'aide personnalisée, le Programme premiers emplois en sciences et technologie, de l'assistance aux clients dans l'élaboration de leurs plans d'affaires et la tenue de colloques portant sur le financement, la mise en marché et la planification d'entreprises.
- Ouverture sur le marché international – offrir des services de planification des exportations, d'une durée de plus de trente minutes, aux clients qui envisagent exporter ou qui entrent sur le marché des exportations, y compris de l'aide personnalisée, l'examen des plans d'exportation, le Programme d'emploi en commerce international et la tenue de séminaires sur l'exportation.
- Vendre au gouvernement – offrir des services de plus de trente minutes aux clients qui s'intéressent aux marchés publics, y compris de l'aide personnalisée et la tenue de colloques sur ce sujet en plus d'assurer une participation des Canadiens de l'Ouest aux grands projets de l'État.

Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

Principaux engagements en matière de résultats	Mesure des résultats prévus (nombre de clients servis)
Services aux entrepreneurs et aux petites entreprises par l'entremise de partenariats innovateurs de services centrés sur la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> • Demande d'informations 28 000 • Planification d'entreprise 5 100 • Ouverture sur le marché international 1 900 • Vendre au gouvernement 1 000

Les activités connexes incluent la commercialisation, ce qui comprend la promotion et l'éveil de l'intérêt pour les programmes et les services du Ministère visant la petite entreprise et la collaboration avec le Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien, le portefeuille de l'Industrie et les partenaires du secteur privé.

Partenariats de service

Objectif du secteur d'activité

L'objectif des partenariats de service est de trouver et de mettre en œuvre des modalités de diversification des modes de prestation de services qui répondent aux besoins des collectivités et des petites entreprises de l'Ouest. Les activités de partenariats de service de DEO mettent l'accent sur le renforcement et l'élargissement du Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien. DEO facilite l'organisation de la prestation de services du point de vue des clients.

- Les services d'information – offrir des renseignements d'affaires et les données connexes au moyen d'interactions d'une durée de trente minutes au maximum.

Une gamme de produits et de services qui comprend :

Description du secteur d'activité

L'objectif est d'élaborer et de mettre en œuvre les services à l'intention des entreprises afin d'aider les petites et moyennes entreprises et les entrepreneurs de l'Ouest à lancer et à agrandir leurs entreprises et à s'attaquer aux marchés intérieurs et étrangers, auxquels ils pourraient ne pas être en mesure d'accéder autrement.

Objectif du secteur d'activité

Services à l'intention des entreprises

Principaux engagements en matière de résultats	Mesures des résultats prévus
<p>Les petites entreprises de l'Ouest ont accès à un système d'information intégré qui offre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des produits d'information, essentiellement interactifs, adaptés à leurs besoins particuliers • des renvois à des sources de compétences plus spécialisées 	<ul style="list-style-type: none"> • la préparation d'un site Web de DEO de « troisième génération »; • la pertinence et la qualité des services utilisés; • l'évolution du taux d'utilisation des produits d'information du RSEOC. Satisfaction des petites entreprises en ce qui concerne : l'accessibilité au service;
<p>Les membres du RSEOC sont équipés pour fournir des services de haute qualité et cohérents aux PME clientes, le personnel de première ligne comprend et utilise à plein les produits d'information et l'infrastructure électronique grâce à la formation, à l'aide d'un service d'assistance et à l'échange d'information.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité des membres du réseau et du personnel de DEO à offrir la gamme complète de produits d'information • Évolution du taux d'utilisation • Satisfaction chez les membres du réseau
<p>Une infrastructure électronique qui permet à tous les partenaires du réseau d'accéder à un bassin commun de produits et d'outils d'information et qui fournit des services cohérents, de haute qualité et opportuns aux PME de l'Ouest (avec l'aide de la DG des TI et des partenariats de service).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre et développement continu de l'infrastructure électronique, y compris la phase 3 du Système d'information des clients (SIC), réseaux externe et interne • Évolution du taux d'utilisation, types de membres du réseau et types de produits utilisés • Comparaison à d'autres offres d'information électronique par d'autres organismes régionaux en termes de normes, d'accès et d'utilisation

La nature des risques rencontrés en voulant atteindre ces résultats est essentiellement technique, imposant une planification importante avec des utilisateurs au début et la gestion de projets précis sur une période prolongée. Dans pratiquement tous les projets et tous les produits, il faut des niveaux élevés de collaboration avec les clients de l'intérieur et de l'extérieur, un processus qui peut prendre du temps et exercer des contraintes sur les ressources. Un certain nombre de projets sont réalisés avec le Secrétariat national des CSEC et avec d'autres membres du portefeuille de l'Industrie dont Industrie Canada et Statistique Canada.

À l'exception des applications élaborées à l'intention de DEO (c.-à-d., Système d'information des clients, suivi de la correspondance, etc.) la plupart du travail est de nature continue – mise à jour et agrandissement du site Web de DEO, Extranet et Intranet et travail avec les partenaires du réseau pour leur fournir les outils qui les aideront à servir les clients. Les réalisations des années antérieures ont amené une augmentation sensible de l'utilisation de ces outils et de ces systèmes qui, à leur tour, ont fait apparaître le besoin d'élargir et d'améliorer les offres de service.

Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

Le Secrétariat des services d'information vient en aide aux autres gammes de produits et de services de DEO et au Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien en offrant des renseignements pertinents et opportuns, en format électronique, que les petites entreprises et les entrepreneurs peuvent utiliser. Les services d'information travaillent avec les membres du réseau, avec le personnel de DEO et avec celui d'autres organisations pour trouver les technologies les mieux adaptées permettant aux petites entreprises d'accéder de façon électronique aux produits et aux services. Leur stratégie est de mettre l'accent sur trois domaines de résultats : la fourniture d'information par l'intermédiaire du site Web de DEO, l'élaboration d'une infrastructure électronique comportant un système d'information des clients, un réseau extérieur et un réseau interne pour les membres du réseau, et l'élaboration ou l'identification et la commercialisation de produits d'information pour les membres du réseau et les petites entreprises.

Les principales activités et les principaux projets pour 2000-2001 comprennent la mise en place d'un site Web de DEO de troisième génération, la phase III du Système d'information des clients (SIC) – Produits spécialisés, et la mise en œuvre du réseau extérieur (Extranet).

Le Secrétariat des services d'information fournit des produits et des services à valeur ajoutée aux petites entreprises et au Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien en s'efforçant d'établir un lien entre les besoins des petites entreprises et l'efficacité de distribution de l'information. C'est pourquoi ses principaux produits à livrer concernent le volet développement de la collaboration des systèmes adaptés de fourniture de renseignements électroniques comme le système d'information des clients à l'intention des agents du service à la clientèle de DEO, le réseau extérieur (Extranet) à l'intention du Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien et l'Intranet pour le personnel de DEO, la maintenance et l'amélioration continue du site Web de DEO et l'appui ou l'introduction d'un certain nombre de produits d'information destinés aux petites entreprises.

Description du secteur d'activité

- de produits et de services d'information pour l'entreprise adaptés aux besoins des petites entreprises de l'Ouest du Canada;
 - de stratégies pour élargir l'accès aux renseignements dans l'Ouest.
- L'objectif des services d'information est d'accroître l'accès des petites entreprises de l'Ouest du Canada aux renseignements d'affaires en élaborant les services suivants, puis en en faisant la promotion et la mise en œuvre :

Objectif du secteur d'activité

Services d'information

	Relations efficaces avec les partenaires financiers		Utilisation efficace des ressources disponibles	Amélioration des compétences financières du personnel assurant le service à la clientèle de DEO, en mettant l'accent sur : a) la connaissance des marchés de capitaux et des solutions de financement; b) les compétences en commercialisation, en planification et en encadrement des affaires.	
• Taux d'approbation des prêts		• Satisfaction des partenaires • Taux de participation aux fonds de prêts de DEO, des SADC, des IFE et des communautés de langue officielle en situation minoritaire	• Montant réel utilisé par rapport au montant inscrit au budget	• Satisfaction de la clientèle de DEO • Proportion du personnel de service à la clientèle formé	

montant de prêts prévu pour 2000-2001 demeure élevé, les prévisions pour les SADC et les IFE demeurant les mêmes que l'an dernier. Le montant total des prêts accordés au cours de n'importe quelle année reflète la situation économique générale sur les marchés cibles, ce qui implique un risque de diminution du montant total réservé pour consentir des prêts.

Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

Pour atteindre cet objectif, la stratégie du Ministère comprend les éléments suivants :

- mettre en place, commercialiser et proposer aux petites entreprises des fonds de prêt et d'investissement à risque plus élevé prêtés en partenariat avec les institutions financières et d'autres investisseurs;
- offrir des services professionnels et des renseignements pour aider les petites entreprises à élaborer les plans d'affaires nécessaires pour accéder au financement dans le cadre du Programme des fonds de prêts et d'investissement de DEO;
- financer les SADC, les IFE et les organismes de développement économique des collectivités rurales et éloignées et aux PME des communautés de langue officielle en situation minoritaire;
- fournir des renseignements et de l'aide de nature générale aux petites entreprises sur l'accès à toute une gamme de services de financement.

Principaux engagements en matière de résultats	Mesures des résultats prévus
<p>Sensibiliser davantage les PME aux possibilités de financement et à l'accès à celui-ci (financement par emprunt et par actions) dans les secteurs cibles de croissance, plus les entrepreneurs des régions rurales, les femmes entrepreneurs et les micro-entreprises, aboutissant aux résultats suivants en 2000-2001 :</p> <p>a) Fonds de prêts de DEO - 300 prêts, pour un total de 22 millions de dollars, plus un financement supplémentaire de 8 millions de dollars provenant d'autres sources b) Fonds de prêts des SADC - 2,440 prêts pour un total de 54 millions de dollars</p> <p>Fonds de prêts des IFE - 180 prêts pour un total de 4 millions de dollars</p> <p>Amélioration de la planification des entreprises par les clients.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfaire la participation aux fonds de prêts de DEO, des SADC, des IFE et des communautés de langue officielle en situation minoritaire • Montant de financement supplémentaire (autre) obtenu par les clients de DEO • Modification du programme afin de répondre aux besoins des clients • Satisfaire la participation aux fonds de prêts

particulier l'accent sur les groupes cibles suivants : les principaux secteurs d'activité en croissance, la technologie, les PME des communautés de langue officielle en situation minoritaire, les femmes et les entrepreneurs des régions rurales.

Description du secteur d'activité

Des études et des consultations exhaustives ont permis de bien documenter les besoins des petites entreprises. Elles ont confirmé que celles-ci, en particulier dans le secteur de la nouvelle économie aux actifs intangibles, ne sont pas bien desservies par les institutions financières traditionnelles. Le Programme des fonds de prêts et d'investissement est un partenariat entre le secteur public et le secteur privé qui offre des prêts patients et des services de conseils aux entreprises des principaux secteurs en croissance. Ce projet amplifie l'investissement du secteur privé dans les secteurs d'activité à risque plus élevé, les secteurs en croissance et les entreprises qui se tournent vers les exportations. Les fonds de Diversification de l'économie de l'Ouest permettent de disposer de réserves pour pertes sur prêts destinées à maximiser les prêts du secteur privé aux petites entreprises.

Les fonds de prêts de DFO sont remboursables et les remboursements futurs seront réinvestis dans l'Ouest du pays. Le programme vise à combler les déficiences de l'ensemble des services traditionnels et assure à DFO un rôle à valeur ajoutée en offrant une aide à la planification des entreprises aux demandeurs qui font appel aux fonds. Les fonds ne sont pas des subventions et sont consentis à des conditions commerciales, la décision d'accorder ou non le prêt étant prise indépendamment de DFO. Les activités autorisées par ces fonds peuvent donc varier en fonction du resserrement ou de l'élargissement des politiques de crédit des institutions financières quand elles réagissent aux cycles du marché et aux pressions internes. C'est ainsi que, au cours de la dernière année, certaines des institutions financières partenaires de DFO ont signalé que les fonds de prêt ne cadrent pas avec leurs plans d'avenir et elles ont, par conséquent, cessé d'émettre ces prêts. Un autre partenaire a signalé que les fonds de prêt fonctionnent très bien et qu'ils complètent ses propres réserves de crédit. En général, il y a cependant eu une diminution importante de la valeur totale des prêts consentis au cours de la dernière année, qui sont passés de 28 millions de dollars à un montant évalué à 16 millions de dollars.

Les priorités pour la prochaine année sont la prolongation d'un des fonds exemplaires de DFO qui arrive bientôt à échéance et la mise en place de nouveaux fonds (p. ex. micro-prêts urbains et quasi-capital à risque plus élevé). Certaines recherches ont indiqué que ces types de prêts combleraient d'importantes lacunes du marché. Afin de simplifier la remise des prêts, DFO prévoit aussi regrouper ses divers fonds à vocation sectorielle en un ou deux fonds « technologiques » ou « à valeur ajoutée » dans chaque institution financière.

Les prêts consentis par les Sociétés d'aide au développement des collectivités (SADC) et par les Initiatives pour les femmes entrepreneurs (IFE) sont versés à partir de fonds d'investissement fournis par DFO. Ces fonds devront être remboursés au Ministère. Le

Tableau A Tableau des principaux engagements en matière de résultats	
Offrir aux Canadiens de l'Ouest	Mesures des résultats prévus
Programmes de développement économique pour les collectivités de l'Ouest	<ul style="list-style-type: none">• Des programmes de développement économique en partenariat avec d'autres partenaires fédéraux, les gouvernements provinciaux, les municipalités urbaines, les collectivités et les groupes stratégiques de clients.• Effet économique des programmes et des partenariats.
Service aux petites entreprises et aux entrepreneurs au moyen de partenariats novateurs et de services axés sur la clientèle	<ul style="list-style-type: none">• Emplois créés, nouvelles possibilités d'affaires trouvées• Atteinte des normes de service à la clientèle• Taux de satisfaction des clients• Évolution du nombre de PME exportatrices• Degré de couverture géographique du réseau intégré de prestation de services (y compris Centres de services aux entreprises du Canada, Sociétés d'aide au développement des collectivités et Initiative pour les femmes entrepreneurs)
Capitaux pour les petites entreprises et les entrepreneurs	<ul style="list-style-type: none">• Lancement de petites entreprises, taux de croissance et longévité• Efficience de la prestation• Taux de satisfaction de la clientèle• Taux d'utilisation• Degré de couverture dans les régions rurales, principaux secteurs d'activité et technologiques en croissance
Aide du gouvernement fédéral en temps de crise	<ul style="list-style-type: none">• Réaction des gens de l'Ouest à l'aide à la suite des inondations (satisfaction des clients)• Normalisation des activités dans les régions touchées par des désastres• Emplois créés grâce à la réorganisation économique
Représentation des intérêts des gens de l'Ouest dans la prise de décisions à l'échelle nationale	<ul style="list-style-type: none">• Nouveaux marchés publics accessibles aux entreprises de l'Ouest canadien• Tenir compte des intérêts de l'Ouest dans les politiques internationales et nationales du Canada (environnement, etc.)

Objectif du secteur d'activité

Services d'accès aux capitaux

L'objectif des Services d'accès aux capitaux est de sensibiliser davantage les petites entreprises au financement à risque plus élevé, et de leur y donner accès, en mettant en

Aperçu du Ministère

Dépenses prévues (en milliers de dollars) et Équivalents temps plein (ETP)

Prévision	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
154 963 \$*	189 249	114 187	93 329
344	344	344	344

* Meilleures prévisions des dépenses planifiées totales nettes à la fin de l'exercice.

Secteurs d'activités et programmes : Introduction

DEO s'est vu confier le mandat de promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien, de coordonner les activités économiques du gouvernement fédéral dans l'Ouest et de tenir compte des intérêts des Canadiens de l'Ouest dans la prise de décisions à l'échelle nationale. Le Ministère travaille à l'atteinte de ces objectifs en axant ses programmes et ses services sur les petites entreprises de l'Ouest du Canada et en s'assurant que tous les participants de cette collectivité ont accès à l'information, aux services et aux capitaux dont ils ont besoin pour lancer une petite entreprise et pour assurer sa survie.

DEO est structuré en sept programmes de base pour remplir son mandat. Ce sont : les services d'accès aux capitaux, les services d'information, les services à l'intention des entreprises, les partenariats de service, les initiatives stratégiques et les projets spéciaux, les programmes nationaux et les programmes hérités. Les plans détaillés de chaque secteur d'activité et de chaque programme sont présentés aux sections présentées à la suite du Tableau A.

En raison des conclusions du groupe de travail, du besoin de stabiliser sa situation financière et de parer aux aléas budgétaires, DEO a entrepris quelques travaux préliminaires afin de déterminer comment il pourra composer avec les nouvelles priorités à court et à moyen terme. Parmi ces priorités figure la possibilité d'avoir à jouer un rôle plus important dans le traitement des enjeux économiques et le raffermissement des liens avec les Canadiens de l'Ouest. DEO entend se positionner pour mieux relever les défis et saisir les occasions signalés dans le rapport du groupe de travail.

D. Plan de dépenses

Prévision des dépenses 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
(en milliers de dollars)			
Budgétaire - Budget des dépenses principal (brut)	195 055	191 478	149 323
Non budgétaire - Budget des dépenses principal (brut)	...	...	...
Moins : recettes disponibles	...	...	...
Total du Budget des dépenses principal	195 055	191 478	149 323
Rajustements*	14 740	47 200	10 200
Dépenses nettes prévues	209 795**	238 678	159 523
Moins : recettes non disponibles	58 270	53 000	49 000
Plus : Services reçus sans frais	3 438	3 571	3 664
Coût net du programme	154 963	189 249	114 187
93 329			

Équivalents temps plein

344

344

344

344

* Les ajustements doivent tenir compte des approbations obtenues depuis l'exercice de mise à jour annuelle des niveaux de référence (MJANR) inclues les initiatives du budget.

** Meilleures prévisions des dépenses nettes totales prévues à la fin de l'exercice.

Board, le taux de croissance grimpera à 2,5 p.100 en 2000, grâce au retour à des conditions de croissance plus normales dans cette province.

Les défis de l'ère postdéfictaire et de la sociodémographie :

L'entrée dans une ère « postdéfictaire » annonce une autre série de changements positifs qui bouleverseront l'Ouest du Canada. Les gouvernements progressent vers une structure dans laquelle les ressources seront accessibles plus rapidement pour relever les défis économiques à plus long terme et trouver des solutions à d'importants enjeux horizontaux. À cet égard, les préoccupations des Canadiens de l'Ouest reflètent celles de leurs concitoyens des autres provinces. Elles portent sur la sécurité d'emploi, le caractère paisible de leurs collectivités et l'équilibre d'une société qui sait générer la croissance économique tout en veillant sur la justice sociale — des préoccupations également signalées dans le discours du Trône, et sur lesquelles le gouvernement fédéral a pris l'engagement d'agir.

Les problèmes d'ordre social et démographique ont également des répercussions sur le contexte dans lequel intervient le Ministère. Les populations autochtones sont en pleine croissance dans l'Ouest du Canada, tant par rapport à l'ensemble de la population des provinces que par rapport au nombre total de Canadiens issus des nations autochtones. Par ailleurs, ce phénomène touche les centres urbains et surtout Winnipeg, Regina et Edmonton. Les gouvernements sont à la recherche d'options stratégiques novatrices pour mieux composer avec cette situation complexe. L'Ouest du Canada est très urbanisé alors que cinq résidents de l'Ouest sur neuf habitent les zones métropolitaines. À cause de cette caractéristique, le gouvernement du Canada et DFO se voient lancer plusieurs défis, et autant de possibilités d'action, hors du commun. La croissance rapide de la population dans les villes de cette région a entraîné une hausse de la demande pour des services publics améliorés et la modernisation de l'infrastructure, essentielle à l'instauration de la nouvelle économie. Parallèlement à ce phénomène, le dépeuplement rural menace la viabilité de ces collectivités si l'on n'agit pas.

Tous ces problèmes se combinent pour définir la grille contextuelle façonnant le contexte dans lequel intervient DFO. Le Ministère s'efforce d'être toujours tourné vers l'avenir et de faire en sorte que l'Ouest aura toujours à sa disposition les outils qui lui permettront de garantir la prospérité de ses habitants.

Vers un programme national mieux défini :

En janvier 1999, le Premier ministre mettait sur pied le Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les quatre provinces de l'Ouest. C'est ainsi qu'un groupe de députés et de sénateurs libéraux de partout au pays ont tenu des consultations dans chacune des quatre provinces de l'Ouest, les appelant à rencontrer plusieurs Canadiens de l'Ouest et à entendre leurs opinions.

province sortira de la torpeur engendrée par la crise asiatique, avec une croissance évaluée à 2,9 p.100 dès 2001.

L'Alberta a également souffert de la crise asiatique dans la mesure où, en chiffres réels, les prix du pétrole ont baissé à des niveaux encore jamais vus depuis le choc pétrolier des années 1970. Aussi note-t-on une chute importante du taux de croissance de cette province, soit de 7,5 p.100 en 1997 à 1,2 p.100 en 1998 et à 0,9 p.100 en 1999. Cependant, grâce à l'entrée massive de chercheurs d'emploi en provenance d'autres provinces et à l'accroissement de la demande de produits locaux qui l'a accompagné, conjuguées à l'augmentation des prix du gaz et des activités de forage imputables aux nouveaux gazoducs reliant la région à Chicago, l'Alberta a évité la chute de sa productivité. Les prix du pétrole ne sont pas restés bas longtemps, grâce à l'OPPE qui a réduit sa production de 8 p.100 et a ainsi provoqué une remontée de prix qui s'est maintenue durant tout le reste de l'année 1999. Les flux monétaires ont augmenté dans les champs de pétrole, ce qui a encouragé les investissements à court terme, plus particulièrement dans les projets d'exploitation des sables bitumineux du nord de l'Alberta. Avec un taux de croissance estimé à 4,0 p.100 en 2000, l'Alberta prend les devants dans l'Ouest.

La croissance de la Saskatchewan a ralenti au rythme de la baisse des prix des produits agricoles, passant de 6,1 p.100 en 1997 à 1,3 p.100 en 1998 et à 2,0 p.100 en 1999. Malgré ce ralentissement, c'est en Saskatchewan que l'on a observé la croissance la plus fulgurante dans l'Ouest, en bonne partie grâce à l'injection dans l'économie de près de 900 millions de dollars, en raison des travaux de construction du pipeline d'Alliance reliant le nord de la Colombie-Britannique à Chicago. Ces travaux s'achèveront au cours de l'été 2000, mais le Conférence Board prévoit une reprise dans les secteurs agricole, minier, pétrolier et gazier, laquelle rétablira le taux de croissance de la Saskatchewan à 2,4 p.100 en 2000. Il semble que la Saskatchewan soit sortie indemne de la crise asiatique, mais les données agrégées sur la croissance ne révèlent pas tout. La baisse des prix des produits céréaliers a frappé de plein fouet ce secteur clé de l'agriculture, et les agriculteurs n'ont pu compenser les ventes perdues sur le marché asiatique en se tournant vers les États-Unis. Le revenu agricole net, tiré des activités de ce secteur, s'est effondré. De 1 576 millions de dollars en 1996, il est passé à un maigre 18 millions en 1997 et à 9 millions en 1998 avant d'enregistrer carrément une perte dévastatrice de 19 millions en 1999.

L'emplacement du Manitoba au cœur du pays et sa base industrielle diversifiée n'ont pas épargné cette province des répercussions de la crise asiatique. La croissance s'est essouffée, passant de 4,6 p.100 en 1997 à 3,1 p.100 en 1998, voire à 1,2 p.100 en 1999, en raison du prix peu élevé des produits céréaliers et de l'inondation survenue dans le sud-ouest de la province, au printemps. Les données sur le revenu agricole net indiquent que les agriculteurs ont accusé des pertes de 54 millions de dollars en 1999. Celles-ci ont à leur tour nuí aux achats de machinerie agricole, en plus d'entraîner la stagnation du secteur manufacturier, et ce, malgré la vigueur renouvelée de secteurs axés sur les exportations, comme l'équipement de transport. Selon les prévisions du Conférence

des défis fondamentaux demeurent. Ainsi, l'avenir des exploitations agricoles familiales, des pêches côtières, des collectivités rurales « mono-industrielles », le réchauffement planétaire et les concessions que doit faire l'industrie énergétique sur le plan environnemental, le caractère sous-productif du secteur forestier et l'expansion économique du nord sont tous des enjeux témoignant de l'ampleur de la tâche à accomplir pour assurer la viabilité économique de l'Ouest du Canada.

Avec des enjeux si particuliers, l'Ouest a surtout besoin d'une réponse novatrice et favorable à son essor de la part du gouvernement du Canada. Habitues à une longue alternance de forte expansion et de récession, les Canadiens de l'Ouest perçoivent l'économie du savoir comme un moyen de protéger à long terme l'assise économique de la région. Cependant, à l'heure actuelle, les produits des secteurs agricole, forestier et énergétique continuent de compter pour 69 p.100 des exportations de l'Ouest du Canada, par comparaison à 16 p.100 ailleurs au pays. Force est de constater que le bien-être de cette population de quelque 9 285 000 habitants continue de dépendre de quelques produits de base, fabriqués à grande échelle et vendus sur des marchés mondiaux volatils. C'est la raison pour laquelle une productivité accrue et l'innovation économique représentent des thèmes si importants dans l'Ouest du Canada, et il faut favoriser les stratégies de développement et de diversification économiques efficaces.

Aperçu économique :

Dans l'Ouest du Canada, on se souviendra de l'année 1999 comme d'une période marquée par la chute vertigineuse des prix du pétrole, des conditions néfastes à l'agriculture, une faible demande asiatique et des prix moribonds pour les produits de base à l'échelle de la planète. De fait, en 1999, la croissance de cette région n'est évaluée qu'à 1,4 p.100, par comparaison à 4,6 p.100 pour le reste du pays. Le Conference Board du Canada prévoit que, en 2000, la hausse des prix des produits de base et l'amélioration des facteurs générateurs de croissance rapprocheront les deux taux alors que l'Ouest devrait afficher un taux de croissance de 2,9 p.100 et que celui du reste du Canada déclinera à 3,2 p.100.

La crise asiatique de 1997 a particulièrement secoué la Colombie-Britannique, dont la production a baissé de 0,3 p.100 en 1998, pour ensuite remonter à 1,8 p.100 en 1999. Le Conference Board estime que la province aura le vent dans les voiles en 2000 grâce à une croissance de 2,2 p.100. La forte demande des États-Unis pour le bois d'œuvre, le gaz naturel et la machinerie n'a cependant pas empêché la baisse de la valeur totale des exportations en 1996, tout comme en 1998. Le peu d'emplois créés et la perte de 18 800 salaires en 1998, suivie par une autre perte de 4 900 salaires l'année suivante, au profit d'autres provinces, ont aggravé la conjoncture, si bien que les premiers signes de rétablissement auxquels l'on assiste en ce moment sont contrecarrés par de faibles ventes au détail et de rares mises en chantier. Malgré tout, la demande américaine et la meilleure santé financière de l'Europe et de l'Asie sont en train de revitaliser le secteur des exportations de la Colombie-Britannique. Le Conference Board prévoit d'ailleurs que la

- **Partenariats de service.** Objectif : Elaborer et mettre en œuvre des modes de prestation de services différents, répondant mieux aux besoins des collectivités, des PME et des entrepreneurs de l'Ouest du Canada.

Programmes de base :

- **Initiatives stratégiques et projets spéciaux.** Objectif : Etablir des partenariats entre les secteurs public et privé et mettre en œuvre des projets d'expansion économique fédéraux, provinciaux ou tripartites, afin d'aider les PME à être plus concurrentielles sur les marchés canadiens et mondiaux.

- **Programmes nationaux.** Objectif : Assurer la mise en œuvre de programmes d'expansion économique d'importance nationale, dont celui des travaux d'infrastructure, ainsi que le lancement de projets d'adaptation économique et de mesures de secours et de soutien en réponse à des situations de crise économique et à des désastres naturels.

- **Programmes hérités.** Objectif : Veiller à l'administration et au recouvrement des contributions remboursables conformément aux dispositions des ententes de contribution conclues au cours d'années antérieures en vertu du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest (PDEO), du Programme de développement industriel et régional (PIDIR) et du Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest (PDITO).

C. Facteurs externes exerçant une incidence sur le Ministère

Relations intergouvernementales et prospérité économique :

Les forces se multiplient pour faire des prochaines années une période cruciale pour l'expansion économique et le raffermissement des activités fédérales dans l'Ouest du Canada. D'une part, les relations intergouvernementales de DFO sont harmonieuses à tous les points de vue. Les différends sur le droit de propriété des ressources, comme ceux que l'on a connus dans les années 1970 et au début de la décennie suivante, ont cédé la place à une ère de collaboration entre presque tous les gouvernements pour la résolution de problèmes majeurs. D'autre part, la plupart des gouvernements provinciaux de l'Ouest affichent une bonne santé financière. Les gouvernements fédéral et provinciaux partagent un intérêt stratégique commun pour la réforme fiscale, l'investissement stratégique dans les programmes et le remboursement de la dette. Grâce à l'interaction de leurs forces, on assiste à la mise en place d'un cadre favorisant l'intervention fédérale, et DFO tente actuellement de s'appuyer sur ces saines relations intergouvernementales pour élargir les réseaux et les liens unissant l'administration fédérale à la région.

La prospérité relative que la région a connue dans la majeure partie de la dernière décennie constitue une autre force en faveur de l'Ouest. Cependant, si les principaux indicateurs confirment une croissance relativement stable dans l'Ouest au fil des ans, bien

Ottawa joue un rôle prépondérant dans les activités du Ministère pour faire valoir les intérêts de l'Ouest.

Secteurs d'activité et titres des programmes
<i>Secteurs d'activité :</i> Services d'accès aux capitaux Services d'information Services à l'intention des entreprises Partenariats de service <i>Programmes :</i> Initiatives stratégiques et projets spéciaux Programmes nationaux Programmes hérités

B. Objectifs du Ministère et de ses programmes

DEO a pour objectif principal de s'assurer que les Canadiens de l'Ouest bénéficient de programmes de développement économique dans leurs collectivités, de services aux petites et moyennes entreprises (PME) et aux entrepreneurs, directement ou au moyen de partenariats novateurs. Dans le cadre de cet objectif, DEO offre également du financement aux PME et aux entrepreneurs, l'aide du gouvernement fédéral en période de crise et représente les intérêts de l'Ouest dans les prises de décisions nationales. Afin de répondre à ces besoins particuliers, le Ministère a mis en place une gamme de services aux entreprises et une série de programmes de base, présentés ci-dessous avec leurs objectifs propres.

Secteurs d'activité :

- **Services d'accès aux capitaux.** Objectif : Elaborer et mettre en œuvre des programmes de fonds d'emprunt et d'investissement ciblés en coopération avec des établissements financiers des secteurs privé et public, ainsi que de l'aide pour obtenir des prêts ordinaires et des capitaux de financement. Ces formules de financement ont été créées en vue de répondre aux besoins des PME, notamment celles dont les actifs sont intangibles ou celles œuvrant dans la nouvelle économie.

- **Services d'information.** Objectif : Accroître le recours aux technologies de l'information afin de fournir des produits d'information utiles, en adaptant ceux-ci aux besoins propres aux PME et aux entrepreneurs de l'Ouest du Canada.

- **Services à l'intention des entreprises.** Objectif : Aider les PME et les entrepreneurs à préparer des plans d'affaires pour la création ou le développement de leur entreprise, à vendre leurs produits et services sur les marchés internationaux et du secteur public, en plus de lancer des initiatives visant à rationaliser les règlements qui peuvent nuire aux petites entreprises.

A. Mandat, rôles et responsabilités

Le mandat de Diversification de l'économie de l'Ouest (DEO) est défini dans la *Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest* de 1988. Cette loi autorise le Ministère à jouer un rôle novateur et souple, au nom du gouvernement du Canada, en offrant aux Canadiens de l'Ouest des politiques, des programmes et des services qui favorisent les possibilités de développement économiquement.

Cette loi donne à Diversification de l'économie de l'Ouest (DEO) le mandat :

- de promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest du Canada;
- de coordonner les activités économiques de l'administration fédérale dans l'Ouest;
- de faire valoir les intérêts des Canadiens de l'Ouest dans les décisions prises à l'échelle nationale.

Le rôle fondamental confié à DEO est de réaliser sa mission régionale tout en demeurant conforme à l'esprit de l'orientation nationale énoncée dans le discours du Trône et dans la réponse du Premier ministre et en respectant les objectifs du portefeuille de l'industrie. Le Ministère doit poursuivre la mise en œuvre du Programme emploi et croissance, tout en axant son attention sur les priorités particulières du gouvernement, en vue, par une transition accélérée vers l'économie du savoir, d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Aussi, suivant l'orientation indiquée par le discours du Trône, DEO joue-t-il un rôle actif dans la mise en place d'une économie dynamique, la protection de l'environnement, l'édification de collectivités plus fortes, la création de possibilités d'expansion économique au profit de tous les Canadiens de l'Ouest et la mise en œuvre de l'initiative « Un Canada branché ». C'est en articulant ses programmes et services de chacun de ses secteurs d'activité autour des petites et moyennes entreprises (PME) de l'Ouest du Canada que le Ministère atteint certains de ses objectifs. Les autres objectifs qu'il s'est fixés, comme la création d'un climat plus propice à l'innovation dans l'Ouest, son élévation au rang de chef de file fédéral dans les enjeux touchant l'Ouest et la réalisation de recherches stratégiques qui soient orientées vers l'économie de l'Ouest, sont couverts par les programmes de base.

L'administration centrale du Ministère est située à Edmonton, en Alberta, où elle partage des locaux avec le bureau régional pour l'Alberta. Il y a également des bureaux régionaux dans chacune des autres provinces de l'Ouest, c'est-à-dire à Winnipeg, à Saskatoon et à Vancouver, et un bureau de liaison à Ottawa. Des bureaux satellites régionaux ont également été ouverts à Calgary et à Regina. La sous-ministre de DEO réside à Edmonton, et les sous-ministres adjoints sont répartis entre les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et la capitale nationale. La gestion de chacun des secteurs d'activité ministériels à l'échelle de l'Ouest relève directement d'un sous-ministre adjoint qui s'occupe également de la prestation de tous les programmes de DEO dans sa province. Pour sa part, la sous-ministre adjointe basée à

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Rapport sur les plans et les priorités 2000-2001

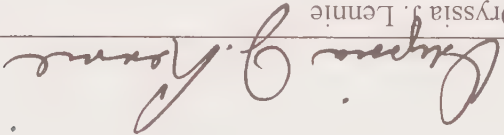
Je soumetts le Rapport à déposer au Parlement sur les plans et priorités (RPP) de 2000-2001 du ministère de la Diversification de l'ouest.

Celui-ci, au meilleur de ma connaissance :

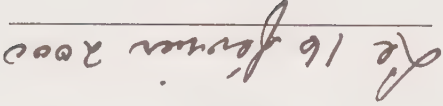
- décrit fidèlement le mandat, les plans, les priorités et les stratégies, ainsi que les résultats principaux du Ministère;
- respecte les principes de déclaration de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour l'établissement d'un rapport sur les plans et les priorités*;
- est complet et exact;
- est fondé sur des systèmes ministériels bien conçus d'information et de gestion;

Je suis satisfaite quant aux processus et procédures d'assurance de la qualité utilisés aux fins de production du RPP.

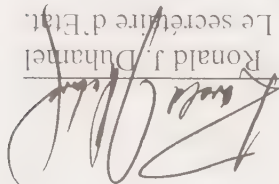
La Structure de responsabilisation pour la planification et les rapports (SRPR), sur laquelle le présent document est fondé, a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et constitue le fondement des comptes à rendre à l'égard des résultats atteints au moyen des ressources et des pouvoirs accordés.


Oryssia J. Lennie

Sous-ministre
Diversification de l'économie de l'ouest

Date : 
16 février 2000

provinces de l'Ouest contribueront à la prospérité du Canada et à la consolidation des liens qui nous unissent.



Ronald J. Duhamel
Le secrétaire d'Etat.
Diversification de l'économie de l'Ouest

dollars sur cinq ans, permettra de continuer à offrir des ressources aux femmes entrepreneurs de l'Ouest.

Au cours des dix dernières années, le nombre de travailleurs indépendants autochtones s'est accru de façon substantielle et deux entreprises autochtones sur trois sont situées à l'Ouest de l'Ontario. En avril 1999, le gouvernement fédéral lançait l'Initiative de développement d'entreprises autochtones, dans le cadre d'une stratégie visant à assurer aux entrepreneurs autochtones l'accès aux renseignements et l'acquisition des compétences nécessaires pour lancer et développer leur entreprise. Cette initiative, qui facilite l'accès aux capitaux et améliore les programmes existants de soutien aux entrepreneurs autochtones, est mise en œuvre en partie par le Réseau de services aux entreprises autochtones, au sein duquel DEO et les Centres de services aux entreprises du Canada jouent un rôle déterminant.

Comment promouvoir l'innovation? Voilà un des défis que le Canada doit relever alors que nous nous acheminons vers une économie mondiale. Éléments déterminant pour la croissance économique à long terme, l'innovation se définit comme l'élaboration et l'application d'idées dans le but de créer de nouveaux produits et services. Depuis le début, DEO a soutenu les activités liées à l'innovation et s'est efforcé d'aider l'Ouest du pays à développer pleinement ses capacités pour que cette région tienne un rôle de premier plan dans ce domaine de l'économie nationale.

Des initiatives fédérales-provinciales conclues en vertu des Ententes d'association pour le développement économique de l'Ouest offrent un cadre solide à des relations intergouvernementales fructueuses. Par exemple DEO a fourni une aide de 5 millions de dollars, dans le cadre de l'Entente d'association Canada-Saskatchewan pour le développement économique de l'Ouest, au projet du Centre canadien de rayonnement synchrotron de l'Université de la Saskatchewan et a tenu un rôle important dans l'organisation du financement de ce projet, le plus gros projet scientifique jamais entrepris au pays. Tous les Canadiens et les Canadiennes bénéficieraient directement de cet investissement, qui augmente nos capacités de recherche scientifique et élargit la base de notre savoir, facteurs clés de la croissance économique au XXI^e siècle.

En tant que membre du portefeuille de l'Industrie, DEO est fier de participer à la création des conditions nécessaires à l'amélioration de la productivité économique de l'Ouest. Le Ministère contribue au programme de renouveau économique fédéral visant à améliorer la productivité. Il intervient dans tous les secteurs pour aider le Canada à accélérer sa transition vers l'économie du savoir, en investissant dans les domaines à haut rendement économique, social et environnemental, et en créant de nouvelles possibilités pour tous les Canadiens et les Canadiennes.

Au cours de la prochaine année, DEO augmentera son soutien à l'innovation pour mieux encourager la croissance de la productivité et assurer aux Canadiens et aux Canadiennes de l'Ouest une place de choix dans une économie fondée sur le savoir. Le Ministère continuera à appuyer et à renforcer le rôle de l'administration fédérale dans l'Ouest du pays. L'approche proactive de DEO ainsi que son soutien efficace et tangible aux



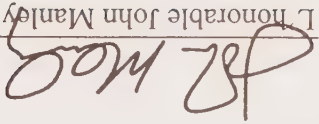
Je suis heureux de déposer ce *Rapport sur les plans et les priorités* de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEO). DEO a pour mission d'encourager le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien, de coordonner les efforts déployés par le gouvernement fédéral en faveur de l'économie de l'Ouest et de représenter les intérêts de l'Ouest canadien dans le processus décisionnel national.

Le Ministère s'est donné pour premier objectif de faciliter l'accès des Canadiens et des Canadiennes de l'Ouest aux programmes de développement économique, aux services destinés aux petites et moyennes entreprises, ainsi qu'aux capitaux nécessaires au lancement et à la croissance de ces entreprises. Par une approche directe ou en mettant à contribution des partenaires novateurs, DEO aide à trouver les ressources qui permettront la mise sur pied d'initiatives à grande échelle, générant des bénéfices à long terme, ou encore de projets de moindre envergure qui, à court terme, créent de l'emploi et garantissent la viabilité économique des entreprises de l'Ouest.

DEO se consacre à la mise en œuvre, au profit des Canadiens et des Canadiennes de l'Ouest, des programmes de développement économique en partenariat avec d'autres intervenants. Ces intervenants sont entre autres les administrations municipales et provinciales, les établissements d'enseignement supérieur, des groupes du secteur privé, des organisations non gouvernementales et des particuliers.

Le réseau des partenaires de DEO facilite l'accès aux services nécessaires à la réussite des entrepreneurs et des petites entreprises. Le Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien offre plus de 100 points de service. Il poursuit son expansion en s'appuyant sur des bureaux satellites installés dans les petites collectivités où les utilisateurs ont accès en direct à des renseignements utiles et novateurs destinés aux entreprises. En vue de concevoir et d'offrir des services ciblés à l'intention des entrepreneurs de l'Ouest du Canada, DEO continuera à servir de lien entre l'Ouest du pays et tout un monde de ressources pour les entreprises.

Les Sociétés d'aide au développement des collectivités (SADC) continueront d'œuvrer en faveur du développement économique des collectivités. La récente prolongation de l'appui financier, de l'ordre de 90 millions de dollars étalés sur cinq ans, accordé aux SADC de l'Ouest, permettra au personnel dévoué de ces organisations d'offrir des services indispensables aux régions rurales de l'Ouest. Le renouvellement de l'Initiative pour les femmes entrepreneurs des provinces de l'Ouest, qui se chiffre à 17,5 millions de


L'honorable John Manley

L'avenir nous oblige à définir l'excellence selon des normes mondiales. Durant la prochaine décennie, l'innovation, les sciences, la recherche-développement et la connectivité modifieront profondément le monde. Pour maintenir et améliorer leur qualité de vie, les Canadiens et les Canadiennes devront se démarquer sur la scène mondiale, être plus compétents, plus productifs, plus novateurs et être plus audacieux en affaires, ce qu'ils sauront certainement devenir.

Les plans présentés ici démontrent avec quelle efficacité Diversification de l'économie de l'Ouest Canada réussit à évaluer les tendances économiques changeantes, à prévoir les besoins et les opportunités et à y répondre rapidement et efficacement, tout en faisant progresser les politiques globales du gouvernement. Fort de ses 10 ans d'expérience, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada comprend les défis économiques fondamentaux auxquels l'Ouest canadien doit faire face et il cherche à répondre à ces besoins en privilégiant une approche proactive et axée sur le service à la clientèle pour accroître la vitalité de l'Ouest et bâtir un Canada plus fort.

Dans l'économie mondiale, l'innovation est un facteur déterminant pour la croissance économique à long terme, l'accroissement de la productivité et, en définitive, la qualité de vie de la population. Préparer les Canadiens et les Canadiennes à entrer dans le monde de l'économie du savoir demeure l'une des grandes priorités du gouvernement au cours des années à venir. Les organismes membres de mon portefeuille cherchent à stimuler l'essor économique du Canada et à aider les citoyens à profiter des avantages qu'offre l'économie mondiale du savoir. Ils en ont jeté les bases grâce aux investissements soutenus qu'ils ont faits dans le savoir et l'innovation.

L'initiative Un Canada branche, qui a pour but de faire du Canada le pays le plus branché du monde, est, tant sur le plan économique que social, un élément essentiel de la croissance fondée sur le savoir. Les applications de pointe qui en découlent favoriseront la création d'emplois, l'essor économique et la croissance de la productivité. Un Canada branché permettra aussi au gouvernement de joindre tous les citoyens et de leur offrir des services améliorés, en plus de resserrer ses liens avec la population canadienne.

C'est avec plaisir que je présente le Rapport sur les plans et les priorités au nom de Diversification de l'économie de l'Ouest, qui renseigne la population canadienne sur les activités, les priorités et les ressources prévues pour les trois prochaines années. Le rapport montre de quelle façon Diversification de l'économie de l'Ouest contribue à l'édification d'une économie forte et dynamique au Canada.

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada établit des partenariats et travaille en étroite collaboration avec les autres ordres de gouvernement, les entreprises et les collectivités afin de favoriser le dynamisme économique de l'Ouest canadien. Diversification de l'économie de l'Ouest Canada a mis en place un solide réseau de partenaires qui travaillent à la mise en œuvre de programmes novateurs à l'intention des petites et moyennes entreprises dans l'Ouest du Canada. Avec plus de 100 points de service dans les provinces de l'Ouest, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada est en mesure de répondre efficacement aux besoins des communautés urbaines et rurales.

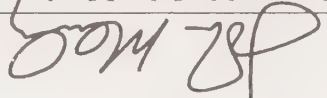
- Les membres du portefeuille de l'Industrie
- Agence de promotion économique du Canada atlantique
- Agence spatiale canadienne
- Banque de développement du Canada*
- Commission du droit d'auteur Canada
- Conseil canadien des normes*
- Conseil de recherches en sciences humaines du Canada
- Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
- Conseil national de recherches Canada
- Développement économique Canada pour les régions du Québec
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada
- Industrie Canada
- Statistique Canada
- Tribunal de la concurrence
- *N'est pas tenu de soumettre un rapport sur les plans et les priorités

Table des matières

Section I : Messages	
Message du Ministre pour le Portefeuille.....	1
Message du secrétaire d'Etat.....	3
Déclaration de la direction.....	6
Section II :	Aperçu du Ministère.....
	7
A. Mandat, rôles et responsabilités.....	7
B. Objectifs du Ministère et de ses programmes.....	8
C. Facteurs externes.....	9
exerçant une incidence sur le Ministère.....	9
Relations intergouvernementales et	
prosperité économique.....	9
Aperçu économique.....	10
Les défis de l'ère postdéficitaire et de la	
sociodémographie.....	12
Vers un programme national mieux défini.....	12
D. Plan des dépenses.....	13
Section III : Plans, résultats et ressources.....	15
Aperçu du Ministère.....	15
Secteurs d'activité et programmes :	
Services d'accès aux capitaux.....	16
Services d'information.....	19
Services à l'intention des entreprises.....	21
Partenariats de service.....	22
Initiatives stratégiques et projets spéciaux.....	24
Programmes nationaux.....	26
Programmes hérités.....	28
Section IV :	Initiatives horizontales.....
	31
Développement durable.....	31
Section V :	Information financière.....
	33
Section VI :	Autres informations.....
	35
Index :	.....
	37

DIVERSIFICATION DE L'ÉCONOMIE DE L'OUEST CANADA

Rapport sur les plans et les priorités
2000-2001


L'honorable John Manley

Ministre

Diversification de l'économie de l'Ouest

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en autonome par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la

poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943

Site Internet : <http://publications.fpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-82

ISBN 0-660-61204-6



1481

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada



3 1761 11548663 1